X

IL DIRITTO MARITTIMO DELLA GERMANIA

COMMENTARIO AL LIBRO V DEL CODICE DI COMMERCIO GENERALE GERMANICO

DI

WILLIAM LEWIS

TRADUZIONE CONSENTITA DALL' AUTORE

E CORREDATA DI COPIOSI RAFFRONTI COLLA LEGISLAZIONE PATRIA

di UMBERTO GREGO

con prefazione di ENRICO BENSA

VOLUME I.

GENOVA

SOCIETÀ EDITRICE DELL' *ANNUARIO D' ITALIA.*

—

1892.

A PAOLO BOSELLI

DEGLI INTERESSI E DELLE ISTITUZIONI MARITTIME ITALIANE

PROPUGNATORE EFFICACE E ILLUSTRATORE SAPIENTE

QUESTO VOLGARIZZAMENTO

D'UNO FRA I PIÙ IMPORTANTI DOCUMENTI

DEL DIRITTO NAUTICO MODERNO

IN ARGOMENTO D'OMAGGIO E DI RICONOSCENZA

INTITOLANO

UMBERTO GREGO ED ENRICO BENSA

L' opera che presentiamo agli italiani studiosi del diritto commerciale, volgarizzata nel nostro idioma, ha riscosso meritato plauso in Germania, ove è stata ripubblicata con nuove aggiunte dall' autore.

Parve a noi che il tentativo di renderla accessibile anche a quelli fra i cultori del diritto commerciale, cui non è famigliare la lingua tedesca, dovesse essere ben accolto nel nostro paese.

Parecchie utili disposizioni introdotte per la prima volta dal Codice di Commercio, che ci governa, sono in esso derivate per imitazione delle leggi germaniche, per cui la nostra legislazione è in oggi alla tedesca più assai ravvicinata di quello non fosse in addietro, e gli studi portati sul Codice tedesco possono valere all' intelligenza in gran parte anche di ciò che concerne i punti paralleli del Codice italiano.

Inoltre il Codice germanico costituisce indubbiamente pel suo alto valore scientifico una delle fonti più importanti del diritto nautico moderno, ed anche sotto questo aspetto esso merita di essere profondamente studiato.

Quei lavori pertanto, che tendono a mettere alla portata di un maggior numero di studiosi questa fonte legislativa così ragguardevole, pare si raccomandino di per sè.

All' importanza obbiettiva poi del documento illustrato corrisponde il pregio dell' esposizione scientifica di esso. Dire della diligenza di quest' esposizione, della pienezza del commento, dell' acume dell' indagine può parere superfluo a chi ha modo quì di vederlo e giudicarlo. Ma al lettore italiano, cui viene presentata la versione di un' opera giuridica tedesca, non deve omettersi di richiamare l' attenzione sul largo corredo di nozioni comparative, che questa opera contiene, nozioni che fanno del libro del Lewis, *più che un commento alla legge marittima germanica, un vero manuale di diritto marittimo comparato.*

Quest' insieme di meriti, che raccomandano il libro del Lewis, *ci sono arra della buona accoglienza, che il pubblico cultore dei serii studi giuridici sarà per fare al faticoso lavoro della versione; lavoro che, di quale peso sia stato, può solo misurare chi altre volte siasi accinto a simile compito. Non già che quì si pretenda di avere toccata la perfezione ed evitata ogni menda, ma soltanto si afferma (e si confida che ciò sarà dagli imparziali riconosciuto) di avere apportata tutta la maggior possibile accuratezza.*

WILLIAM LEWIS

Mentre l' impressione di questo volume volgeva al suo termine, ci giungeva la funesta notizia che l' autore di esso, **GUGLIELMO LEWIS**, era mancato ai vivi in età di 55 anni dopo una lunga e dolorosa malattia in Greifswald, ove da parecchi anni professava diritto commerciale.

Non istà a noi di tessere il suo elogio; solo crediamo opportuno di soggiungere la breve notizia che delle opere sue reca il Goldschmidt nella *Rivista del diritto commerciale*. " Il suo *Commentario sul diritto marittimo* „ *tedesco*, (così l' illustre giureconsulto) la sua esposizione „ comparativa e sistematica della più ampia metà del diritto stesso nel *Manuale* di Endemann; finalmente anche „ il suo esatto e sintetico *Compendio del Diritto delle* „ *Assicurazioni* sono accurati lavori, dai quali queste parti „ finora troppo trascurate della bibliografia giuridica germanica hanno risentito notevole progresso. Nella *Storia* „ *del Commercio librario* di J. Kapp, egli compose l' undecimo capitolo (*Contraffazione* pag. 736-756), e diede „ parimenti svariati contributi di diritto commerciale a „ parecchie opere lessigrafiche, particolarmente all' *Enciclopedia* di Holtzendorff. Numerosi e ponderati sono i „ suoi lavori specifici di diritto germanico. „

Presentando al pubblico italiano il primo volume dell' opera più importante dell' insigne e compianto giurista, crediamo adempiere ad un debito di riconoscenza e di omaggio, mandando un saluto alla sua memoria, ed iscrivendo quì a cagione di onore il suo nome.

Enrico Bensa.

Umberto Grego.

CENNI COMPARATIVI

SULLE LEGISLAZIONI MARITTIME ODIERNE

Le fonti legislative del diritto marittimo possono essere considerate nella loro universalità, sì in ragione di tempo che di spazio, e sotto tale punto di vista, attesa la costanza nelle disposizioni e la tendenza ad universale uniformità, che sono entrambe caratteristiche di questo ramo di giurisprudenza, abbiamo un complesso di disposizioni che costituiscono il diritto marittimo universale. Il quale, se non è esplicitamente riconosciuto, in ispecie presso quelle legislazioni in cui una gran parte degli istituti alla navigazione relativi hanno ricevuto norme codificate, sussiste però positivamente, ed è nella sua esistenza riconosciuto dove l'elemento consuetudinario ha maggiore considerazione e prevalenza, come in Inghilterra.

L'esistenza di questo diritto marittimo universale è attestata in modo incontrovertibile dall'esame comparativo delle diverse legislazioni, le quali, per quanto possano presentare talune,

anche in certi punti notevoli, divergenze, hanno sempre un fondo comune, che fa prova della universalità accennata.

L' universalità fondamentale del diritto marittimo non toglie che per entro il complesso delle varie legislazioni antiche si sieno venuti a formare gruppi ispirati a tradizioni diverse. Siffatte divisioni hanno la loro ragione nel diverso svolgimento storico, che il diritto marittimo ha subito presso dei varii popoli, ed è naturale che esse si mantengano, in qualche rispetto almeno, e principalmente sotto l'aspetto formale, anche oggidì. Indi avviene che le legislazioni marittime odierne si distribuiscano in tre gruppi principali, determinati in parte dalla diversa sfera d'azione della legislazione medesima: il Mediterraneo, l'Atlantico ed il mare del Nord. Alcuni di questi gruppi a lor volta si ripartiscono ancora in altre suddivisioni.

I.

Il tipo legislativo Mediterraneo, ispirato alla imitazione del Consolato del Mare dapprima, indi in gran parte all'Ordinanza della Marina, è rappresentato in oggi dal Codice Francese del 1807 e dai suoi derivati, qual più, qual meno originali; a questo fa riscontro il tipo Anglo-Americano costituito dalle legislazioni della Gran Brettagna e dell'Unione Americana, dedotte originariamente dalle tradizioni giuridiche dei Ruoli d'Oleron; in

fine vi ha un terzo tipo a sè nelle legislazioni nordiche, fra le quali campeggia il Codice di Commercio generale Germanico ed in cui hanno luogo le leggi dei vari paesi Scandinavi, che abbracciano la cerchia d'influenza delle antiche leggi di Visby e degli Statuti Anseatici.

Discendendo ad esaminare alquanto più partitamente questi diversi tipi, troviamo che la classe delle legislazioni ispirate al tipo Francese comprende, oltre a quella che le dà il nome, altre parecchie da essa fedelmente copiate; cioè quelle della Grecia (1835), della Turchia (1864), dell'Egitto (1875), di Haiti (1829), oltre al codice del Belgio, modificato e rimodernato in questa parte nel 1879.

Si discostano invece dal modello tipico:

1.° Il gruppo Iberico rappresentato dal Codice Spagnuolo del 30 Maggio 1829, rifatto nel 1885, al quale si connettono i diversi Codici degli Stati Iberici dell'America, cioè Venezuela (1862), Colombia (1853), Perù (1853), Chilì (1864), Argentina (1862 già adottato dalla provincia di Buenos-Ayres nel 1859 ed ora in corso di revisione), Uruguay (1865, copia del precedente), Messico (1864), San Salvador (1855), Nicaragua (1869), Costarica (1850), Guatemala (1877). Fra questi Codici meritano particolare attenzione quello dell'Argentina e del Chilì, che posseggono caratteri ed importanza propria. Nel gruppo Iberico ha carattere autonomo il Codice Portoghese, emanato nel 1833, imitato dal Brasile (1850) e

rifatto nel 1888 con evidente imitazione della legislazione Italiana.

2.° Quest'ultima costituisce un gruppo a sè ispirato in parte alla legislazione germanica e costituito dal Codice Italiano e da quello della Rumenia, che ne è una semplice traduzione.

3.° Si distingue infine per caratteri proprii il Codice Olandese del 1838 calcato bensì sul Francese, ma con molte traccie dell'antico diritto marittimo locale.

II.

Sotto la denominazione di tipo Britannico si comprendono le norme attinenti al diritto marittimo vigenti nella Gran Brettagna, nelle Colonie Inglesi e negli Stati Uniti d'America. Queste norme sono per la massima parte abbandonate alla consuetudine; vi sono però disposizioni legislative, in ispecie di carattere amministrativo nelle varie leggi sulla marina mercantile, la cui serie si inizia col *Merchant-Shipping Act* del 1854, e vi hanno poi complete codificazioni nel Canadà e per l'isola di Malta. Negli Stati Uniti d'America una parte delle leggi generali dell'Unione si riferisce alla Marina Mercantile, specialmente al titolo 53 (Articoli 4501-4612). Disposizioni importanti si ritrovano nel diritto statutario dei singoli Stati. Il progetto del Codice civile dello Stato di New-York è servito di tipo a taluno di questi, per esempio alla California (1872).

III.

Il Diritto Nordico ha, se non per tipo, certo come il documento più importante, il libro V del Codice di Commercio generale Germanico modificato in qualche punto da leggi posteriori, notevole fra tutte l'Ordinanza della gente di mare del 1872.

In questa classe si collocano la Svezia, la Norvegia e la Danimarca. Questa conserva ancora la legge marittima del 1683, che fu anche alla Norvegia comune fino al 1860. Un progetto di legge marittima uniforme dei tre Stati fu da tempo elaborato ed esso ha già ricevuto sanzione di legge in Isvezia, ove entrerà in vigore col 1° Gennaio 1892. Infine la Finlandia (1873).

Se da questa sommaria enumerazione noi passiamo a considerare un po' più analiticamente le somiglianze e le divergenze delle varie legislazioni marittime, troviamo anzitutto diverse fattezze caratteristiche che costituiscono a così dire le note comuni di tutte le legislazioni che rientrano in un gruppo determinato.

Tal è a cagion d'esempio per il gruppo Mediterraneo il sistema di considerare il diritto marittimo privato siccome un ramo del diritto privato commerciale, assegnandogli quindi un posto determinato nel corpo della legislazione commerciale. Questo sistema non ha nessun fon-

damento veramente scientifico. Esso è il prodotto di una condizione storica della legislazione commerciale Francese alla fine del secolo scorso. Solevano allora raggrupparsi sotto il nome di *Code Marchand* le due Ordinanze del 1673 e del 1681 colle posteriori leggi completive, ed era quindi naturale che il nuovo Codice di Commercio venisse esteso ad entrambe queste materie. Nè certo alcuno vorrebbe trovare un nesso scientifico fra le varie parti componenti il Codice di Commercio francese, talune delle quali appartengono evidentemente assai più alle leggi di procedura, che alle vere leggi commerciali.

Non è questo il luogo di discutere se adottando questo sistema il legislatore francese abbia fatto bene o male, e se non sarebbe stato miglior consiglio dedicare alla materia marittima un corpo speciale di disposizioni legislative. Abbiamo soltanto accennato al fatto, tanto più che questo, messo in non cale, ha portato per conseguenza una serie di disposizioni in qualche legislazione moderna le quali presuppongono una connessione scientifica che non esiste fra le varie parti di cui tradizionalmente si compongono i Codici di Commercio.

Prendendo però ad esame la sola parte che riguarda nel *Code de Commerce* il commercio marittimo, è agevole vedere come il legislatore francese abbia tentato di introdurre in essa un qualche ordine logico, scostandosi dalle traccie dell' Ordinanza.

Si premettono infatti le nozioni concernenti la nave, i diritti e le azioni reali che la riguardano — proprietà, privilegi e vendita giudiziale; si considera quindi la spedizione marittima nei suoi agenti: capitano ed equipaggio — indi nella sua stessa attuazione e nei documenti contrattuali ad essa relativi: contratti di noleggio, polizza di carico: si prende poscia in esame il rischio marittimo nelle varie sue esplicazioni, e nei contratti tendenti a prevenirlo od a ripararne le conseguenze: cambio marittimo, assicurazione, avarie. Infine, a somiglianza della legislazione civile, sono collocate disposizioni riguardanti l'estinzione e l'inammissibilità delle azioni.

Su queste basi sono in sostanza calcati quasi tutti i Codici posteriori, appartenenti al gruppo medesimo.

Da questo tipo sistematico si discostano invece alquanto, come abbiamo accennato, i Codici d'origine iberica.

Lo Spagnuolo che ne è il tipo esordisce esso pure trattando *delle navi*, della costruzione, ed alienazione di esse, della vendita giudiziale e dei privilegi. Seguono le disposizioni relative alle *persone che intervengono nel commercio marittimo*, che si ripartono in quattro sezioni; una dedicata ai proprietari ed armatori, un' altra ai capitani e padroni, una terza agli ufficiali ed all' equipaggio ed una quarta al sopracarico. Nel titolo successivo si comprendono le norme *dei Contratti speciali del commercio marittimo*, e prima del con-

tratto di noleggio, e con esso della polizza di carico; indi del cambio marittimo e dell' assicurazione. Un quarto titolo comprende, sotto la generica dizione *Dei rischi, danni ed accidenti del commercio marittimo*, disposizioni relative alle avarie, al rilascio forzato, al naufragio, ed al cozzo di navi.

La prova e la liquidazione delle avarie fornisce però argomento ad un titolo apposito.

Come vedesi, il sistema del Codice Spagnuolo è inspirato ad un concetto meno empirico e più metodico del Francese. Analoghi a questa legislazione sono naturalmente anche nell' ordine i suoi derivati; valga per tutti l'esempio del Codice di Colombia, il quale non offre altro notevole divario se non in ciò, che al cambio marittimo ed all' assicurazione sono destinati titoli appositi, anzichè trattarne assieme agli altri contratti.

Il gruppo legislativo Britannico comprende, come si disse, le leggi marittime della Gran Bretagna, e di parecchie delle colonie Britanniche, ed in generale le leggi dell'Unione Americana e dei singoli Stati, che la compongono.

Il diritto marittimo inglese non è in generale codificato, almeno per quanto ha tratto al diritto privato. Il corpo delle leggi marittime inglesi è rappresentato dal *Merchant Shipping Act* (Legge sulla Marina Mercantile) rispondente in più rispetti al nostro Codice della Marina Mercantile, e com' esso rivolto principalmente a regolare i

rapporti di diritto pubblico amministrativo concernenti la navigazione. — Talune leggi speciali governano dei punti di diritto privato, come una legge sulle polizze di carico *(Bills of Lading Act)*, ma in generale, ripetiamo, la materia del commercio marittimo è abbandonata alla consuetudine ed alla libera contrattazione.

Negli Stati Americani, come notammo, la maggior parte delle disposizioni aventi carattери amministrativo emana da atti obbligatori per tutta l'Unione *(Acts of Congress)* ed è contenuta nella raccolta delle leggi federali *(General Laws of the U. S.)*. Le disposizioni invece di diritto privato sono contenute negli Statuti particolari dei singoli Stati, molti dei quali hanno un carattere di vera codificazione. — In questi Codici le disposizioni relative al diritto marittimo non hanno sede separata dalle altre analoghe attinenti, non solo al diritto commerciale, ma benanche al diritto civile, tant'è che le une e le altre si ritrovano in un Codice Civile, nè vi esiste Codice Marittimo, nè tampoco Codice di Commercio.

L'importanza di questa legislazione non deriva adunque da un ordine sistematico o da uno sviluppo scientifico, che sia stato dato alle sue disposizioni, bensì principalmente dalla larga parte, che in essa è rimasta all'elemento consuetudinario, il che ha permesso a queste legislazioni un'evoluzione più libera, e quindi più completa e più perfetta, e nel tempo stesso dalla grande importanza economica, che le deriva dalla

potenza del naviglio mercantile che di per sè solo agguaglia all'incirca in Inghilterra quello di tutte le altre nazioni marittime insieme riunite.

I precedenti storici della legislazione Britannica non sono in generale diversi da quelli delle altre legislazioni marittime Nordiche. — Principale fonte di essa però si è un documento legislativo di provenienza francese, i Ruoli di Oleron. Questi perdettero in parte la loro influenza in Francia per effetto della promulgazione dell'Ordinanza della marina del 1681, che, nell'uniformare il diritto marittimo dell'intero reame di Francia, tenne gran conto delle consuetudini marittime Mediterranee, accomunandole perciò anche ai porti Oceanici. Perlocchè l' antico diritto dei porti dell'Atlantico si può ritenere che abbia oramai per unico rappresentante o derivato la legislazione e la pratica marittima dell'Inghilterra.

È inutile soggiungere che le stesse leggi dell' Inghilterra fino all' epoca della guerra d' indipendenza furono le leggi degli Stati divenuti poi gli Stati Uniti d' America. — E quando si procedette all'opera della codificazione, i principî in essa adottati altro non furono in gran parte che derivazioni dell' antica pratica giuridica inglese. Vero è che le modificazioni introdotte colle successive leggi rispecchiano il carattere speciale economico della intera legislazione Americana, in diretta opposizione coll' indirizzo economico della Gran Bretagna.

Connesso per molti rispetti e prossimo assai nell'origine storica al gruppo legislativo britannico troviamo il gruppo Nordico o Germanico, di cui già accennammo aversi il documento più ragguardevole nel libro V del Codice di Commercio generale Germanico, la cui importanza già abbiamo segnalata e che non abbiamo bisogno di mettere in maggiore evidenza, tostochè ne fa fede il libro, a cui premettiamo questi brevi cenni. Nè ripeteremo qui l'enumerazione delle leggi a questo gruppo appartenenti.

Il concetto reale prevale nel campo delle legislazioni marittime al concetto personale. Quindi esse esordiscono generalmente con disposizioni relative alle navi.

Non tutte però trattano l'argomento in tutta la sua ampiezza. Talune, come il Codice Francese ed i suoi derivati, si occupano soltanto dei rapporti di diritto privato, e, detto in genere delle navi, passano a trattare dei diritti reali, da cui possono essere affette, riservando a disposizioni speciali quanto ha tratto alla nazionalità e ad altri rapporti di diritto pubblico, sia esterno che interno. Presso di noi, com'è risaputo, questi rapporti sono governati dallo speciale Codice della Marina Mercantile.

Altrove se ne occupa il Codice di Commercio. Così l'Egitto (Art. 1-4), la Spagna (573-585) e meglio ancora la Colombia (5-19) imitata dal Chilì (823-817), ed in generale gli altri codici

appartenenti a questa categoria, (V. in ispecie Guatemala Art. 702-707, 709, 712).

In questa serie di disposizioni preliminari si notano principalmente quelle che riguardano la comprensione del concetto di nave, le sue accessioni e pertinenze.

Detto delle navi in generale, molte legislazioni per imitazione della francese, trattano dei privilegi, e concludono colle disposizioni relative alle azioni reali, a cui i privilegi possono dar luogo. In sede più opportuna ne tratta il Codice nostro, che ha completamente separata questa dalle materie, con cui andava confusa.

Siccome però questa, per quanto logica, separazione non ha riscontro nella maggior parte delle altre legislazioni, un confronto del sistema dei privilegi non potrebbe avere luogo se non paragonando i vari Codici in questo punto. Notiamo per verità che il sistema italiano ha il suo riscontro nel Codice portoghese, che esso pure divide in tre categorie i privilegi (574-583), trattandone in apposito titolo, e nelle legislazioni scandinave, le quali si limitano a separare dai privilegi sul carico quelli comuni al nolo ed alla nave.

Gli altri codici invece, sulle tracce del francese (191-193), non considerano i privilegi se non in relazione alla nave, ed in quanto i diritti del creditore privilegiato si esperiscono in seguito alla vendita giudiziale di essa sul prezzo ritrattone e da distribuirsi (Turchia 5-9, Egitto 5-7, Haiti 88-96,

Belgio 4-6, Brasile 470-474, Spagna 580, Venezuela 484-485, Colombia 20-25, Perù 559-562, Chilì 834-839, Argentina 1020-1024, Uruguay 1037-1038, Messico 470-472, Salvador 755-759, Nicaragua 328-329, Costarica 542, Honduras 833-838, Olanda 313).

Non è qui possibile di spingere il paragone alla varia natura dei crediti, nè di distinguere i veri e propri privilegi dai semplici pegni legali. Piuttosto è il caso di richiamare in questo tema dallato alla garanzia legale attribuita dalla legge a crediti determinati, la garanzia convenzionale che nella maggior parte dei codici è considerata come ipoteca (Belgio 134-155, Portogallo 584-594, Brasile 468, Argentina 1023-1024, Uruguay 1035-1038), mentre il nostro legislatore per reminiscenza d'un sistema ormai radicalmente modificato persevera a considerarla come pegno.

Questione agitata presso di noi e diversamente risoluta sotto l'impero del passato e del vigente Codice è quella se nella materia marittima i privilegi, estinta la cosa, passino sulle somme dovute dagli assicuratori, come in materia civile dispone l'art. 1951 Cod. Civ.

La questione è risoluta espressamente in senso affermativo dal Codice Belga (149) e dal Portoghese (594), negativamente in Francia.

Alla materia delle navi segue nell'ordine della maggior parte dei codici meridionali, quella dei proprietari di esse. Ed anche qui interviene una

confusione, poichè molte legislazioni si occupano soltanto dei proprietari, come la francese, e quelle da essa servilmente imitate, ed altre invece hanno norme separate per quel che concerne il semplice proprietario, e quel che riguarda l'armatore, istituto giuridico del quale si occupa bensì presso di noi (male ed imperfettamente) la legislazione marittima, ma che è completamente diviso negli uffici economici dal caratista.

Ristringendoci a considerare queste disposizioni nella loro forma più semplice, troviamo che opportunamente da alcuni Codici, e specialmente dallo spagnuolo e suoi derivati, fu ripetuta la divisione in parola.

Tanto all'armatore che al proprietario è comune un principio speciale di diritto marittimo che è quello della limitazione della responsabilità, principio variamente formolato sia nella successione dei tempi che nell'ordine dei luoghi.

Ignoto all'antichità, il concetto della responsabilità limitata pare siasi introdotto primamente nel medio evo; non è qui luogo a ricercare se sulle tracce dell'*accomenda* come sostiene il Frèmens, od altrimenti come vogliono altri. Cert'è che il principio della responsabilità limitata nella sua forma più antica era espresso dicendo che l'armatore risponde soltanto colla nave e col nolo, ossia col patrimonio marittimo, in altri termini che il patrimonio terrestre non risponde delle obbligazioni che gravano il patrimonio marittimo. Questo sistema *(Exekution system)* è quello se-

guito dal Codice tedesco, imitato dalla Svezia e Norvegia (prog. Scandinavo, art. 9-10). Di fronte a questo sistema sta quello inaugurato dall' Ordinanza della Marina che pone come principio la responsabilità assoluta dell' armatore per tutte le obbligazioni da lui contratte per la nave e la spedizione, e solo gli consente di liberarsi coll' abbandono *(Abandon system)*. Francia, 216; Portogallo, 492; Colombia, 70; Salvador, Guatemala, 757, 802; Olanda, 321. Un' interpretazione restrittiva del sistema dell' Ordinanza ha circoscritto in alcuni Codici come nello Spagnuolo (587) e suoi diretti derivati la limitazione ai fatti e non alle obbligazioni.

L' Inghilterra tiene in massima il sistema della responsabilità illimitata, salvi casi speciali.

Alla nozione del proprietario e dell' amministratore della nave tien dietro nell'ordine seguito dalla maggior parte dei Codici quella del gestore tecnico di essa, il capitano. La serie delle disposizioni relative è forse, fra quante s' incontrano nei Codici marittimi moderni, quella che maggiormente rispecchia l' evoluzione storica degli istituti attinenti a questo ramo di giurisprudenza. Infatti il capitano amministratore con poteri limitati, e bene spesso divisi durante l'epoca romana, divenne padrone assoluto della nave *(maitre aprés Dieu)* quando la navigazione essendosi fatta presso taluni popoli l' industria principale e più fruttifera, chi faceva costrurre una nave trovava di suo conto di

esercitarla esso stesso personalmente. Nei tempi posteriori, fatte le navigazioni più agevoli per un lato e più diffuse per l' altro, il capitano venne limitato nei suoi poteri dall' armatore, e a poco a poco ridotto alle condizioni di un semplice locatore d'opera. Ma delle antiche ed ampie sue facoltà rimangono testimoni le disposizioni dei Codici marittimi, ed in ispecie quelle del Francese, sostanzialmente ispirate all' Ordinanza del 1681, nelle quali si suppone in massima al capitano una predominanza sulla nave, che mal corrisponde alla pratica odierna. Al sistema francese si uniformano oltre i Codici più strettamente dal Francese imitati, anche l'Italiano ed il Belga. Per converso ha un carattere di maggiore indipendenza, ed è informato ad una trattazione scientifica del tema il Codice Spagnuolo (Art. 609-625) il quale del capitano specifica i requisiti, gli uffici, i diritti e le obbligazioni. Al sistema del Codice Spagnuolo si approssima con più minuta distinzione scientifica dei tre momenti antecedente, contemporaneo e successivo al viaggio il Codice di Colombia (Art. 80-107).

Seguono analogo metodo, sebbene con redazioni in parti diverse, gli altri Codici dei paesi iberici dell' America, tra cui segnaliamo l'Argentina (Art. 1065-1135), il Brasile (496-537), la Costarica (580-633), il Venezuela (Art. 495-517).

Le disposizioni relative alla gente di mare possono appartenere al diritto privato commer-

ciale o al diritto pubblico amministrativo. Infatti presso tutte le nazioni il ceto speciale della cittadinanza dedito alla navigazione forma quasi una classe a sè soggetta a discipline particolari. Queste norme però non si riscontrano il più delle volte nei Codici di Commercio, bensì in leggi speciali.

Il Codice Francese (250-272) governa i rapporti fra armatore e capitano per un lato, ed i marinai per l'altro, e stabilisce nelle diverse ipotesi che può presentare la navigazione, qual sia il diritto dei marinai al salario, quali diritti competano ai marinai in caso di congedo, compresa nelle ipotesi anche quella della distruzione della nave, nel qual caso, secondo il Codice Francese (258) seguito in ciò servilmente non solo dai consueti imitatori, ma benanche dal Codice Italiano, il marinaio non può pretendere alcun salario.

Questa barbara disposizione, frutto di un assetto economico della navigazione ben diverso dall' odierno, si è però conservata, non solo nelle copie del Francese, ma anche in altri Codici di redazione più originale, come nello Spagnuolo (Art. 643), imitato a sua volta, come di solito, dai Codici dell' America, in ispecie meridionale (Uruguay, 1179; Salvador, 868; Perù, 710; Venezuela, 527; Honduras, 945; Messico, 553; Nicaragua, 393; Colombia, 138; Chile, 948; Costarica, 663; Argentina, 1168; Brasile, 558) ed anche dal Codice Portoghese (528) e dall'Olandese (418).

Diversamente dispongono le legislazioni imitate dal Codice Germanico, il quale con migliore equità e maggiore coerenza all' ordinamento odierno della navigazione, restringe i diritti dei marinai in ordine al tempo, senza distruggerli.

Altre disposizioni concernono nel Codice suddetto le indennità dovute ai marinai in caso di rottura del viaggio e l'assistenza, cui essi hanno diritto in caso di malattia, ferita o cattura.

Senza discendere a paragoni, che per la natura stessa dell' argomento riuscirebbero minuziosi, nel mentre che non porterebbero niuna differenza sistematica, accenniamo piuttosto come talune legislazioni definiscano le varie funzioni degli ufficiali e sott' ufficiali di bordo, dei quali, semplicemente per classificarli, si occupa in Italia il Codice della Marina Mercantile.

Il trasporto marittimo è il fatto economico sostanziale a cui convergono, e nel quale si accentrano, tutti gli istituti del commercio marittimo. Esso può aver luogo per conto diretto del proprietario, come sovente accadeva nei tempi addietro; ma nella massima parte dei casi, tanto in passato come oggidì, il trasporto marittimo ha luogo per forma di locazione, che il proprietario fa della nave a servizio altrui, sia concedendone l'uso ed il possesso per intero, sia ritenendo egli il possesso ed assumendo il trasporto delle singole merci altrui alla indicata destina-

zione. A questo, che fu sinora l'ufficio prevalente del trasporto marittimo, si è aggiunto nei tempi moderni, con importanza pari alla frequenza, il trasporto delle persone ossia dei passeggieri.

Il tema del trasporto ebbe sempre norme formali, sì nelle raccolte delle consuetudini marittime, come negli Statuti e nelle legislazioni codificate. Queste sogliono trattarne in due sedi separate, secondochè si ha il noleggio della nave intera, o di una aliquota di essa, ovvero la locazione soltanto per un trasporto specifico.

Il Codice Francese stabilisce la forma del contratto e le enunciazioni, ch' esso deve contenere, il modo di computare il termine e le stallie, e le accidentalità che possono in esso intervenire, e vincola infine all' esecuzione la nave ed i suoi accessori (273-280); la Grecia (273-280), l' Egitto (90-98), la Turchia (92-100), Haiti (270-277), riproducono testualmente le disposizioni del Codice francese. Se ne discosta invece alquanto, nella forma forse più che nella sostanza, il Codice Belga, il quale, a differenza del Francese che prescrive in ogni caso la forma scritta (273), si rimette per la prova ai mezzi consentiti dalle leggi commerciali (67).

Le tradizioni francesi si sono conservate anche nel Codice Italiano (547), nel Portoghese (541), che fissa però il tempo e l'indennità delle stallie, e nel Brasiliano (566).

Nè se ne discostano gran fatto, salvochè nella ripartizione della materia, i Codici d'origine ibe-

rica; i quali, più logicamente del francese, dopo trattato della forma e degli effetti del contratto di noleggio, espongono i diritti e le obbligazioni reciproche del locatore e del noleggiatore, ed i casi di risoluzione parziale o totale del contratto di noleggio. Limitandoci ad accennare alla prima parte, essa nel Codice Spagnuolo concorda sostanzialmente colle disposizioni del diritto francese, per quanto riguarda la forma ed il modo di stabilire il termine, quando non fu espressamente convenuto; chè anzi, non solo la forma scritta viene richiesta, ma si esige la redazione in duplicato, dando facoltà di supplire con quella di due testimoni la firma dell'impedito od illetterato, (652-656). Analoghe, ma più particolareggiate e formali, sono le disposizioni del Codice Colombiano (160-171), riprodotte identicamente da quello del Guatemala (847-864), ed imitate da quello del Chilì (970-982), e sostanzialmente da quello del Venezuela (544-547), e di Costarica (677-678). Nè divarii di momento presentano il Codice Argentino (1184-1185), quello del Perù (733, 735) e quello del Messico (568-573).

L'Olanda riproduce in sostanza le disposizioni del diritto francese, regolando nei porti olandesi il termine delle stallie (453-463).

Nel contratto di trasporto le varie legislazioni contemplano, dallato al vero e proprio contratto di noleggio, la polizza di carico, documento probante per sè della seguita caricazione, ma il più

delle volte, nel meccanismo del traffico marittimo odierno, surrogato del contratto di noleggio per quei casi, in cui il proprietario, anzichè locar la nave od una parte aliquota di essa, assume soltanto il trasporto di merci specificamente determinate.

Dall' Ordinanza del 1681 passarono le disposizioni relative alla polizza di carico nel Codice Francese (281-285), dal quale le riprodussero la Turchia (101-105), l' Egitto (99-103) e la Repubblica di Haiti (278-282) letteralmente, ed assai davvicino il Codice del Belgio (140-146), che solo vi aggiunse alcune norme pel caso di naufragio e di conflitto fra i portatori di diverse polizze, riconoscendo espressamente l'efficacia del trapasso mediante girata in bianco.

Disposizioni tutt'affatto semplici contiene anche il Codice del Portogallo, esse pure imitate davvicino dal francese.

Sono invece, secondo il loro costume, prolissi i Codici iberici. La sostanza del Codice Spagnuolo non differisce quasi dal francese: lo stesso numero d'esemplari (707), le stesse norme pel caso di conflitto tra i varii esemplari (710) ed altre disposizioni in contemplazione di casi particolari.

Poco si discosta da questo modello il Codice di Colombia (238-258), da cui sono riprodotti testualmente quelli di Guatemala (922-941) e del Salvador (966-985) e prossimamente quello del Chilì (1046-1066): più strettamente ancora vi si avvicinano il Codice di Costarica (739-751) e quello del Messico (609-619).

Hanno disposizioni proprie il Codice Argentino (1194-1212), quello del Perù (805-819), quello del Brasile (575-589) e quello di Nicaragua (425-431).

Il Codice Olandese (507-520) si conforma in alcuni particolari al francese, come ad es. nel numero degli esemplari, ma contiene pure disposizioni, che non hanno in quello riscontro.

Analoghe norme, non separate però dal restante di quelle relative al contratto di trasporto, si riscontrano nel Codice Finlandese (87, 90, 110, 118-119).

Soltanto alcune fra le legislazioni marittime si occupano del trasporto dei passeggieri. Particolareggiate disposizioni contiene il Codice Belga (120-133); più brevi, e d'indole maggiormente amministrativa, taluni fra i Codici imitati nel resto più davvicino dal francese; Turchia (135-150), Egitto (132-148). Il Portoghese, come il Belga e l'Italiano, regola specialmente i casi di risoluzione ed inadempimento del contratto e le indennità correlative (563-573). Disposizioni di analoga natura, ivi compreso il diritto di cessione del contratto, che pur si riscontra nel Codice Belga (120), si contengono nel Codice dell'Olanda (521-533).

Quasi tutti i Codici Ispano-Americani hanno essi pure disposizioni su questo tema, che non offrono però notevoli singolarità. Così la Spagna (693-705), la Repubblica Argentina (1272-1279), quella dell'Uruguay (1282-1289), il Brasile (629-132), il Chilì (1067-1083), la Colombia (259-276), il Guatemala (942-957) il Salvador (986-1001).

Una sola disposizione su questo argomento si ritrova nel Codice di Finlandia in ordine ai casi di scioglimento del contratto (105).

Le disposizioni che riguardano il cambio marittimo nel Codice Francese (311-331) sono servite di esemplare al Codice Turco (151-174), all' Egiziano (142-172), ed a quello di Haiti (308-328).

Vi ha però in questo campo una certa divergenza, poichè talune legislazioni propendono all'osservanza delle antiche massime restrittive della libertà delle assicurazioni; altre invece accolgono principii più larghi in ragione delle mutate teorie sulla succitata materia.

Assai diffuse disposizioni si contengono nel Codice Argentino (1280-1313), ed a questo si accostano, com'è risaputo, molti altri Codici di origine iberica. Accenniamo intanto ai seguenti come di maggior rilievo: Brasile (633-665), Spagna (719-736), Colombia (360-408), Chilì (1168-1215), Guatemala (1142-1088), Perù (820-859), Messico (620-637), Venezuela (641-661), S. Salvador (1086-1132), Nicaragua (432-447), Costarica (752-779).

Sono pure analoghe le disposizioni del Codice Olandese (570-573).

Nell'Inghilterra il cambio marittimo è abbandonato alla consuetudine, e così pure nell'Unione Americana, salvi gli Stati che si modellarono sul progetto di Nuova York, come la California (1673-1690 N. 7).

Le varie legislazioni differenziano anzitutto nel concetto fondamentale del cambio marittimo. Mentre il Codice Francese nel suo testo originario ammetteva come tale qualunque prestito di denaro impiegato nella spedizione marittima, ed esposto così ai rischi di mare (definizione che se non si riscontra nel Codice, emerge però dal complesso delle sue disposizioni), altre legislazioni invece introdussero la distinzione fra il cambio marittimo volontario ed il cambio marittimo necessario, quest'ultimo contratto per le necessità della nave durante il viaggio, l'altro per beneplacito del proprietario, che ha speso il credito delle cose esposte al rischio di mare per speculazione mercantile.

La distinzione è propria del medio evo, come altrove abbiamo dimostrato (*Il contratto d'assicurazione nel Medio Evo,* p. 33), ed ha fruttificato col progresso del traffico e della legislazione marittima il divieto d'ogni altro cambio marittimo all'infuori del necessario, divieto che si trova ripetuto nel diritto di varie nazioni moderne: Germania (680, 681, 497, 507, 509, 511) Inghilterra, Stati Uniti. La Francia stessa colla legge del 10 dicembre 1874, ed il Belgio colla legge 21 agosto 1879, art. 156, sono entrati assolutamente in questa via. Gli antichi Codici però, che non seppero staccarsi dall'imitazione del vieto modello francese, conservarono dallato al necessario anche il cambio marittimo volontario.

Come nel concetto, così le varie legislazioni differenziano nei requisiti di forma voluti pel cambio marittimo. Da questi requisiti di forma nessun Codice prescinde interamente. La legislazione francese ha inaugurato il sistema dell' autorizzazione amministrativa pel cambio marittimo necessario; l'inglese invece suppone che gli interessati, ossia coloro i cui beni sono vincolati dal contratto, siano stati prima del contratto stesso interpellati dal capitano: e simile requisito è pur voluto dal Codice Italiano (509).

Anche in ordine agli oggetti, su cui può contrarsi cambio marittimo, vi ha divario fra codice e codice. Tutti convengono sulla possibilità di vincolare a cambio marittimo la nave; non tutti convengono invece a riguardo del carico (che in Inghilterra forma oggetto di un contratto speciale, la *respondentia*) e molto meno del nolo e del profitto sperato. Il vincolo della nave trae seco quello del nolo nella Spagna (724), non così nella Germania e nel Portogallo, salvo espressa stipulazione.

L' obbligo di restituire la somma ricevuta a prestito al salvo arrivo della nave, più che una obbligazione personale del debitore, è un vincolo reale della nave e delle altre cose, su cui il prestito fu contratto. Era quindi naturale e necessario che la legge concedesse al datore a cambio marittimo un privilegio. Anche il grado però di questo privilegio, ed i rapporti fra i vari prestatori su d' una medesima nave non sono in ogni legislazione uniformi.

In nessuna forse delle varie parti del diritto marittimo, il bisogno dell'uniformità si è manifestato tanto intenso come nel tema dell'avaria. La ragione è probabilmente da ricercarsi in ciò, che l'istituto dell'avaria è, fra tutti gli altri componenti il diritto marittimo, quello che dà luogo ad un numero maggiore di conflitti di legislazione, perchè i rapporti quasi contrattuali, che nascono dall' avaria, abbracciano una quantità di interessati, tutti appartenenti a nazionalità e soggetti a legislazioni diverse, i quali nel medesimo regolamento arrecano le difficoltà nascenti da un'infinita varietà di norme giuridiche.

Le discrepanze nel tema dell' avaria sono profondissime. Vi è discrepanza nel concetto fondamentale, discrepanza nella qualificazione delle avarie, discrepanza nel valore contributivo dei vari enti soggetti.

Il concetto fondamentale dell' avaria comune nella sua massima complicazione include questi diversi elementi: precedente deliberazione — sacrifizio volontario — obbiettivo del bene e della salvezza comune della nave e del carico. — Nell' accogliere questi varii elementi diversificano le legislazioni moderne. Tutti si rinvengono nel Codice Francese (397). A questo si conformano la Turchia (245), e l'Egitto (228), salvochè fanno a meno della precedente deliberazione. Così pure il Codice Belga (102). La legge Norvegese riconosce avaria comune nel sacrifizio fatto per evitare un male maggiore alla nave ed al carico,

previa, se possibile, deliberazione (Art. 69). Pel Codice Spagnuolo (811) sono avarie comuni i danni incontrati e le spese fatte volontariamente per salvare la nave od il carico od entrambi da un danno conosciuto e reale. Analogamente dispongono il Codice di Costarica (876), quello del Messico (708), e quello del Perù (969).

Il Codice del Chilì richiede la deliberazione preventiva e segue davvicino con qualche maggiore distinzione il Codice Francese (1089). Al Chileno si conformano il Codice del Salvador (1007), quello di Guatemala (963), quello di Honduras (1086) e quello di Colombia (281). Il Portogallo (635) parla soltanto della salvezza comune, conforme in ciò alle teorie inglesi, che questa soltanto ammettono come scopo nei sacrifizi costituenti l'avaria comune.

È impossibile in un cenno comparativo discendere anche sommariamente all'enumerazione dei casi particolari, che taluni Codici enumerano per contraddistinguere l'avaria comune, mentre altri si limitano a darne i caratteri generali in una definizione. — Le tavole di confronto, che ci proponiamo di inserire nell'ultimo volume della presente versione, daranno modo di studiare queste diversità, meglio che non possa farsi con un sistema di comparazione sintetica, che la varietà dei casi rende quì impossibile.

A separata trattazione riserviamo pure il paragonare le varie legislazioni sulla materia del-

l' assicurazione, sia per la sua importanza che merita svolgimento speciale, sia perchè a rigore di principii essa non fa veramente parte del diritto marittimo.

Le conseguenze sommamente disastrose, che fra tutte le avarie marittime importa il cozzo fra due navi, ha richiamato su questo tema l'attenzione del legislatore per prevenire siffatti pericolosi eventi, e per attribuire a cui spetta la responsabilità dei danni conseguenti.

Le norme preventive sono consegnate in un documento di valore ed efficacia internazionale, il *Regolamento per evitare gli abbordi sul mare,* Regolamento stato più volte per comune consenso delle nazioni contraenti modificato, ed alla cui revisione si sta in oggi nuovamente studiando in seguito alla conferenza marittima di Washington. L'efficacia comune di queste disposizioni, e l' indole massimamente tecnica di esse ci rende qui inopportuna ogni analisi.

Sono invece da ricordarsi le disposizioni, che riguardano la responsabilità dipendente dai danni dell' urto.

In ordine a questa responsabilità l'urto si può classificare in tre categorie: urto fortuito, urto dubbioso, ed urto colposo. L' urto colposo a sua volta può essere tale per colpa d'entrambe o di una sola delle parti.

L' urto fortuito è, come ragione persuade, a carico delle cose e delle navi danneggiate senza

reciproco regresso. Tal è la disposizione della maggior parte delle legislazioni marittime (Francia 407, Belgio 228, Turchia 249, Egitto 242, Haiti 404, Italia 660, Portogallo 664, Spagna 830, Chilì 1129, 1134, Venezuela 634, 635, Colombia 321, 326, Guatemala 1003, 1008, Salvador 1047, 1052, Argentina 1425, 1427, Olanda 536, Inghilterra XXV, XXVl, Vict. c. 63, art. 54, Svezia 172, Norvegia 80).

Non è così conforme la legislazione per rispetto all'abbordo dubbioso. Vi ha chi lo pareggia al fortuito (Italia 662, Danimarca n. 3, Spagna 928, Portogallo 668, 669). Vi ha chi, fatta una massa di danni, li riparte in una od altra misura. Così la Colombia (325), il Guatemala (1007), il Chilì (1133), il Venezuela (634), il Salvador (1051), la Francia (407), Haiti (404), ripartono per metà. Altri ripartono col sistema delle avarie in ragione rispettiva del valore delle navi: Egitto (242), Turchia (249), Olanda (538).

L' abbordaggio colposo va, necessariamente a carico di chi l'ha cagionato. Se entrambe le navi fossero in colpa, secondo talune legislazioni, ciascuno sopporta le conseguenze che gli toccano della colpa comune. (Colombia 322, Chilì 1130, Argentina 1424, Guatemala 1004, Olanda 535, Turchia, 249). Altre lo pareggiano al dubbioso (Egitto 242, Turchia 249, Spagna 828). Altre infine come l'Inghilterra non discendono a queste specificazioni.

Determinato il modo di ripartire i danni con-

seguenti dall' urto, alcune legislazioni marittime hanno sancito norme per stabilire i doveri incombenti alle navi collidenti l' una verso dell'altra (Inghilterra XXXVI, XXXVII Vict. c. 73, art. 16, Norvegia, legge del 1874).

Un sentimento di generale fratellanza fra tutte le nazioni naviganti, che sta, si può dire, a base del diritto comune dei mari, ha stabilito come un obbligo di prestare soccorso alle navi pericolanti. Questo soccorso però, che bene spesso mette a sua volta in pericolo la nave soccorritrice, era naturale che dovesse essere retribuito; il principio è ammesso da tutte le legislazioni, ma vi hanno differenze sul punto che riguarda la validità delle convenzioni sull' assistenza stretta in alto mare al momento del pericolo, convenzioni che alcune legislazioni dichiarano espressamente nulle. (Norvegia, art. 91, Olanda 568, Italia, C. M. M. 127), mentre altre tacciono al riguardo.

Ammesso però l' obbligo della rimunerazione sorgeva il quesito della misura, in cui la rimunerazione si debba prestare. Diverse norme sono state stabilite in proposito dalle varie legislazioni (Inghilterra M. S. A. 1854, 458, 459, Norvegia art. 91, Olanda 561).

Le norme stabilite per l'assistenza di navi in pericolo, valgono in massima parte pel salvamento di navi e merci naufragate.

Le azioni nascenti dal commercio marittimo sono state in ogni tempo soggette a cause di

decadenza speciali e più rapide di quello non avvenga in generale nelle altre azioni commerciali. Non è quì luogo ad indagare le cagioni di ciò; certo non fu per la celerità, che non era in addietro come oggidì caratteristica della navigazione. Forse il continuo movimento delle persone naviganti, per cui i contraenti del commercio marittimo si trovavano di tratto soggetti od esenti da una data giurisdizione, il fatto stesso che la nave, vero obbiettivo delle azioni creditorie dei contraenti, si trovava di volta in volta soggetta a legislazioni diverse, possono avere influito sullo stabilire termini brevi per lo esperimento delle azioni marittime.

Le azioni colpite dalle prescrizioni speciali del Diritto marittimo si possono distinguere in due categorie, azioni nascenti da locazioni d'opera ed altri contratti sussidiari alla costruzione della nave ed alla spedizione marittima; ed azioni direttamente derivanti dai contratti intervenienti nell'esecuzione della spedizione marittima stessa, come l'assicurazione, il noleggio e il cambio marittimo.

La prima categoria di queste azioni suole avere un termine di prescrizione nella maggior parte dei casi più breve, più lungo la seconda.

Così si prescrivono in cinque anni le azioni derivanti dal cambio marittimo e dall'assicurazione secondo il Codice Francese (432), il Turco (276), l'Egiziano (269), il Haitiano (429) il Greco (432), con questo divario che, secondo il Codice

Turco e l'Egiziano, la prescrizione è puramente presuntiva, e può chi l'oppone essere chiamato a confermarla col giuramento, mentre ciò non accade nelle altre legislazioni citate. Il Belgio (235) limita a tre anni il periodo della prescrizione, ma non fa menzione che dei contratti di cambio marittimo, d'ipoteca marittima e di noleggio. Al Codice Belga si è accostato l'Italiano (art. 920), il quale però ha conservato la prescrizione triennale pel cambio marittimo e il pegno navale, restringendo ad un anno quella pel noleggio e l'assicurazione. Parimente triennale è pel Codice Spagnuolo la prescrizione nei contratti di cambio marittimo ed assicurazione (954) e biennale pel cozzo di navi (953). Il Codice Olandese ammette in via presuntiva la prescrizione quinquennale per l'assicurazione ed il cambio marittimo (743, 747), la triennale per le provviste e forniture.

I Codici iberici dell'America ammettono senza eccezione la prescrizione quinquennale in materia di cambio marittimo ed assicurazione (Perù 1042, Chilì 1313, Salvador 1230, Costarica 933, Nicaragua 525, Messico 750-754); identiche disposizioni, salvochè con carattere presuntivo anzichè estintivo, hanno la Colombia (519) ed il Guatemala testualmente copiato da essa.

Le prescrizioni più brevi riguardano generalmente le azioni per le provviste ed i salari, che nei vari Codici ibero-americani testè ricordati si prescrivono in un anno, e le azioni per pagamento di nolo e contributo d'avaria che si prescrivono

in sei mesi. La prescrizione annale è da alcuni Codici stabilita anche per le azioni relative alla consegna del carico (Perù, Chilì, Messico e Costarica). Analoghe disposizioni si riscontrano nel Codice Spagnuolo (951-952). Il Belgio (236) e la Francia (433) hanno per queste prescrizioni più brevi il termine di un anno; così pure l'Olanda (741), che estende però in via estintiva a due anni la prescrizione pel contributo d' avaria.

Oltre alle vere e proprie prescrizioni sono stabiliti da tutte le leggi marittime termini di decadenza per certe formalità preliminari all' esercizio di determinate azioni. Tali sono le azioni nascenti dal cozzo di navi e dall'avaria toccata alle merci, le quali devono essere precedute da una protesta in un termine che varia secondo le diverse legislazioni da uno a tre giorni. Il Belgio, la Francia ed i Codici copiati dal francese esigono inoltre che nel termine di un mese alla protesta segua il giudizio.

IL

DIRITTO MARITTIMO GERMANICO

COMMENTO AL LIBRO V

DEL CODICE DI COMMERCIO GENERALE GERMANICO

OPERE CITATE IN FORMA ABBREVIATA

ABBOTT (Lord Tenterden), *A treatise of the law relative to merchant ships and seamen*, 12. ed. by SAMUEL PRENTICE, London 1881.

ALAUZET, *Commentaire du code de commerce*, 3 ed. Paris 1879.

ANSCHÜTZ e VÖLDERNDORFF, *Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch*, Vol. III, Erlangen 1874.

Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten, pubblicato da SEUFFERT-PREUSSER, München 1847 e seg.

Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels-und Wechsel-rechts, pubblicato da BUSCH, Leipzig-Berlin 1862 e seg.

ARNOULD, *On the law of marine insurance*, 4. ed. fatta da MACLACHLAN, London 1872.

BÉDARRIDE, *Commerce maritime (commentaire)*, 2. ed. Paris 1876.

BESELER, *System des gemeinen deutschen Privatrechts*, 3 Ediz. Berlin 1873; I. Ediz. Vol. III, Berlin 1855.

BRAVARD-VEYRIÈRES et DEMANGEAT, *Traité complet de droit commercial*, Paris 1861 e seg.

CAUMONT, *Dictionnaire universel de droit maritime*, Paris 1867.

Centralorgan für das deutsche Handels und Wechselrecht. Nuova serie pubblicata da LÖHR-HARTMANN, Elberfeld 1865 e seg.

COURCY, *Questions de droit maritime*, Paris 1877, 1879.

CRESP, *Cours de droit maritime*, pubblicato dal LAURIN, Paris ed Aix 1876, 1878, 1882 (viene citato CRESP, LAURIN in CRESP, CRESP-LAURIN, secondochè si tratta di opinioni dell' uno o dell'altro o di ambedue).

CRUMP, *The principles of the law relating to marine insurance and general average*, London 1875.

DELAMARRE et LEPOITVIN, *Traité théorique et pratique de droit commercial*, nouv. éd. Paris 1860 e seg.

DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime*, Paris 1878, 1880, 1882.

DUFOUR, *Droit maritime, commentaire des titres 1 et 2 liv. II du code de comm.* Rouen e Paris 1859.

EHRENBERG, *Beschränkte Haftung des Schuldners nach See-und Handelsrecht*, Iena 1880.

ENDEMANN, *Das deutsche Handelsrecht*, 3 Ediz. Heidelberg 1876.

ENDEMANN, *Handbuch des deutschen Handels, See-und Wechselrechts*, Vol. I e II Leipzig 1881, 1882; Vol. III, P. I. Vol. IV, P. I. 1883.

Entscheidungen des (Bundes) Reichs-Oberhandelsgerichts, pubblicate dai giudici del Tribunale, Erlangen-Stuttgart 1871 e seg.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, pubblicate dai membri del Tribunale, Leipzig 1880 e seg.

Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeamter des Deutschen Reichs, Hamburg 1878 e seg.

FOARD, *A treatise on the law of merchant shipping and freight.* London 1880.

GERBER, *System des deutschen Privatrechts*, 14 Ediz. Iena 1882

GOLDSCHMIDT, *Handbuch des Handelsrechts.* Vol. I, 2 Ediz., Stuttgart 1874, 1875, Vol. II Erlangen 1868 (2 Ed. P. I, Stuttgart 1883).

GOUJET et MERGER, *Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime*, 3 édit. di RUBEN DE COUDER (citato sotto questo nome), Paris 1877-1881.

HAHN, *Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch*, Vol. II, 2 Ediz. Braunschweig 1883.

Hamburgische Handelsgerichts-Zeitung, Hamburg 1868 e seg.

Hanseatische Gerichtszeitung, Hamburg 1880 e seg.

HEISE e CROPP, *Juristische Abhandlungen.* Hamburg 1827, 1830.

HOECHSTER et SACRÉ, *Manuel de droit commercial maritime français et étranger*, Paris 1875.

KALTENBORN, *Grundsätze des praktischen .europäischen Seerechts*, Berlin 1851.

KENT, *Commentaries on American law*, 9 ed. Boston 1858.

KOCH, *Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch*, con commento nelle note, 2 Ediz. Berlin 1868.

MACLACHLAN, *A treatise on the law of merchant shipping*, 3 ed. London 1880.

MAKOWER, *Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch*, con commento, 8 Edizione, Berlin 1880.

MITTERMAIER, *Grundsätze des gemeinen deutschen Privatrechts*, Vol. II, 7 Ediz. Regensburg 1847.

Neues Archiv für Handelsrecht, pubblicato da VOIGT ed altri Hamburg 1858 e seg.

NEWSON, *A digest of the law of shipping and of marine insurance*, 2 ed. London 1883.

OLIVER'S *Shipping law manual*, 6 ed. di MILLS ROCHE, London 1879.

PARDESSUS, *Collection de lois maritimes*, Paris 1828-1845.

PARDESSUS, *Cours de droit commercial*, 6 ed. pubbl. da ROZIÈRE, Vol. III, Paris 1856.

PÖHLS, *Darstellung des Seerechts* (Vol. III della *Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts*) Hamburg 1830 e seg.

Protokolle der Kommission zur Berathung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, pubblicati dal LUTZ. Würzburg 1858 e seg.

Sammlung der Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck, pubbl. da KIERULFF, Hamburg-Lübeck 1866 e seg.

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, pubbl. da ULLRICH, Hamburg 1858 e seg.

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, pubbl. da SEEBOHM, Hamburg 1866.

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, pubbl. da HERMANN e HIRSCH, Hamburg-Leipzig 1871 e seg.

STOBBE, *Handbuch des deutschen Privatrechts*, Vol. I e II. Ediz. II, Berlin 1882. 1883, Vol. III, 1878.

THÖL, *Das Handelsrecht*, Vol. I, Ediz. 6 Leipzig 1879.

THÖL, *Das Handelsrecht*, Vol. III (*das Transportgewerbe*), Leipzig 1880.

Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, pubbl. dal GOLDSCHMIDT e da altri, Erlangen-Stuttgart 1858 e seg.

PROEMIO

LE LEGGI GERMANICHE RELATIVE AL DIRITTO MARITTIMO

Il diritto marittimo è stato già fin dai primi tempi disciplinato nei singoli Stati Germanici per mezzo di leggi. Così il diritto marittimo di Amburgo, contenuto in un' ordinanza dell' anno 1292 e poi introdotto negli Statuti del 1497, ebbe verosimilmente origine nella sua forma più remota già prima dello Statuto municipale del 1270. Così pure in Lubecca si trova già elaborata una legislazione marittima nell' anno 1299. Un diritto marittimo scritto, il quale in origine tratta quasi esclusivamente del diritto pubblico, lo troviamo fino dal XIV secolo nei recessi anseatici, mentre il diritto marittimo anseatico è una raccolta degli statuti e degli usi in vigore nella Confederazione Anseatica, la quale, compilata dall' Ansa nel 1591, fu nel 1614 sottoposta ad una revisione e pubblicata sotto il titolo: " Ordinamento navale e diritto marittimo delle onorevoli città Anseatiche ". Nel tempo posteriore meritano in ispecial modo di essere menzionati il Diritto riveduto di Lubecca; Lib. VI, lib. III, Tit. 4 e 13, lib. IV, Tit. 1; lo Statuto municipale di Amburgo del 1603, part. II, tit. 13-19; il Diritto marittimo Prussiano del 1° Dicembre 1727 ed il Codice nazionale comune Prussiano, parte II, titolo 8, §§ 1383-2451.

Prescindendo dal Codice generale Prussiano queste

legislazioni particolari non costituivano affatto disposizioni esclusive e si ricorreva così al diritto comune, il quale era non scritto, malgrado che le raccolte private degli usi marittimi avessero appunto *legis-vicem*, ed i principii giuridici in esse contenuti fossero applicati quasi altrettanto quanto gli articoli dei codici. Tra queste raccolte merita speciale menzione per la Germania del Nord il diritto marittimo di Wisby del secolo XV. Per i paesi marittimi dell' Austria fu sotto Maria Teresa promulgato il 26 Aprile 1774 l' Editto politico di navigazione mercantile Austriaca. Inoltre, poichè questa legge contiene esclusivamente disposizioni di diritto marittimo pubblico, nei tempi più recenti si ricorse al Codice di Commercio del 1808, compilazione italiana del *Code de Commerce*. Infatti, quantunque coll' annessione del Tirolo meridionale, di Gorizia, di Gradisca, dell' Istria e di Trieste alla monarchia austriaca, esso cessasse di aver vigore in questi distretti, tuttavia la pratica ricorreva per necessità al contenuto di quel codice.

La commissione, incaricata di formulare un Codice unico di commercio per la Germania, aveva anche il compito di redigere il progetto di una legislazione marittima. Come base delle sue deliberazioni a ciò relative servì il progetto Prussiano di diritto marittimo, il quale costituiva il libro IV (gli art. 385-692) del progetto di un Codice di Commercio per gli Stati Prussiani („ Del Commercio Marittimo „ in 12 titoli) (1). Inoltre fu esaminato il progetto di un diritto privato marittimo austriaco del 1848 (in 331 §§) (2). La discussione del diritto marittimo fu intrapresa, dopochè il diritto commerciale in senso stretto era stato approvato in prima ed in seconda lettura. A tal

(1) La parte prima « il progetto » fu pubblicata in Berlino nel 1857 (pag. 71-123). La parte seconda « i motivi » nel 1857-1859 (pag. 214-368); si trovano anche pubblicate nell' edizione dei protocolli fatta dal Lutz, Vol. di Allegati pag. 339-397. Il Goldschmidt (*Handelsrecht* Ediz. 2, Vol. 1, pag. 94-98) tratta del progetto Prussiano.

(2) Pubblicato nell' edizione dei Protocolli del Lutz, Volume degli Allegati pag. 277-327.

fine la sede della Conferenza fu trasferita ad Amburgo. In conformità ad una deliberazione presa in Norimberga già il 26 Giugno 1857 dovevano partecipare a queste discussioni tutti i membri della commissione, che fossero in grado di prendervi parte. Malgrado ciò intervenne alla Conferenza di Amburgo meno della metà dei membri della Conferenza di Norimberga, ed invece vi parteciparono varii nuovi membri, in parte giuristi ed in parte rappresentanti la classe dei commercianti ed il ceto marittimo (1). Si fecero due letture; alla prima furono dedicate 245 sedute (dalla CLXXVII alla CDXXI delle sedute della Conferenza calcolate cumulativamente), le quali ebbero luogo nel periodo di tempo dal 28 Aprile 1858 (2) fino al 25 Ottobre 1859; la seconda lettura richiese 126 sedute (dalla CDXXII alla DXLVII), di cui la prima fu tenuta il 9 Gennaio e l'ultima il 22 Agosto 1860. Il progetto di prima lettura comprende 390 articoli (Art. 395-784 del Cod. di Comm.) (3), il progetto di seconda lettura ne contiene 480 (Art. 432-911 del Cod. di Comm.) (4). Le discussioni sono riassunte nei protocolli della commissione (5). Queste costituiscono quindi un aiuto importante per l'interprete (6). Nel primo e così pure nel secondo progetto il diritto marittimo riesce non il quarto libro,

(1) I nomi dei membri sono indicati dal Goldschmidt (*Op. cit.* Volume 1, pag. 102, nota 1).

(2) Il 26 Aprile 1858 la Conferenza di Amburgo era stata aperta in una seduta preparatoria.

(3) Pubblicato nell'Edizione dei Protocolli del Lutz, Vol. degli Allegati pag. 398-434.

(4) Questo progetto è pubblicato dal Lutz, Würzburg 1866 nello stesso tempo come parte quinta del Volume degli Allegati dei protocolli. Così pure esso si trova in un volume speciale degli Allegati dell'edizione ufficiale dei Protocolli.

(5) Protocolli della commissione incaricata di redigere un Codice unico di Commercio per la Germania, edizione ufficiale in folio, la quale però non è in vendita (nove parti, Norimberga 1857-1861); — edizione in ottavo del Lutz: nove parti (con egual numero di pagine), Würzburg 1858 e seg., delle quali le parti 4-8 si riferiscono al diritto marittimo.

(6) Sull'importanza dei Protocolli si consulti l'Hahn, *Komment. zum D. H. G. B. I.* Introd. pag. LXII e seg.

ma il quinto del Codice di Commercio, poichè nella seconda lettura del diritto commerciale in senso stretto i titoli, relativi alla società tacita (di fatto) ed all'associazione in partecipazione in singoli affari commerciali, furono riuniti insieme in un libro speciale, che è il terzo, sicchè il libro terzo del progetto Prussiano, che trattava dei contratti commerciali, era divenuto il quarto.

Il libro V del Codice di Commercio contiene in dodici titoli le norme, che valgono a regolare i rapporti giuridici, che si presentano nella navigazione marittima (inclusa l'assicurazione marittima), attinenti al diritto privato, senza però che i limiti di questo siano rigorosamente osservati, imperocchè sonvi contenute anche delle disposizioni di diritto pubblico. Naturalmente è applicabile anche al diritto marittimo l'art. 1 del Cod. di Comm., a termini del quale nel silenzio della legge si ricorre in primo luogo agli usi del commercio marittimo ed in mancanza di questi ai principii del comune diritto civile (perciò, secondo i luoghi, a quelli generali od ai particolari). Si comprende facilmente che le regole generali del diritto commerciale trovano applicazione anche agli istituti marittimi nello stesso modo, che i principii fondamentali del diritto civile valgono a regolare anche i rapporti giuridici del diritto commerciale.

Speciali leggi introduttive, colle quali fu più o meno completato e modificato il progetto redatto nella Conferenza d'Amburgo, vennero a mettere in vigore nei singoli Stati Germanici, in alcuni prima, in altri dopo, il Codice di Commercio in generale e con esso il libro V relativo al diritto marittimo. Fra le leggi d'introduzione del Codice di Commercio, prescindendo dalle disposizioni transitorie e da quelle abroganti le leggi precedenti, meritano menzione la legge d'introduzione Prussiana (per le provincie più antiche) del 24 Giugno 1861, art. 53-59; la legge d'introduzione dell'Annover del 5 Ottobre 1864, §§ 40-42; la legge introduttiva per la provincia dello Schleswig-Holstein del 5 Luglio 1867; (della legge introduttiva pel du-

cato del Lauenburgo del 21 Ottobre 1868 è relativo al diritto marittimo soltanto il § 55, il quale dice che le disposizioni della legge federale del 25 Ottobre 1867 non sono modificate dal Codice di Commercio (art. 432 e seg.), introdotto nel Lauenburgo solo posteriormente); l'ordinanza introduttiva nel Mecklemburgo Schwerin del 28 Dicembre 1863 §§ 41-77, dei quali i §§ 41, 42, 44, 53 sono stati modificati coll' ordinanza del 31 Gennaio 1865; la legge introduttiva nell' Oldemburgo del 18 Aprile 1864, art. 26-32, 34 e seg.; l' ordinanza introduttiva di Brema del 6 Giugno 1864, §§ 38 45, 47, 49; la legge introduttiva per Amburgo del 22 Dicembre 1865, §§ 45-53, 55-67; la legge introduttiva di Lubecca del 26 Ottobre 1863, art. 16-19. Nell'Austria il quinto libro del Codice di Commercio non fu adottato insieme ai primi quattro libri e questa introduzione non è ancora attualmente avvenuta, malgrado che da qualche tempo sia progettata per l' Austria-Ungheria.

Dopochè il Codice di Commercio fu convertito in legge della Confederazione della Germania del Nord in forza della legge federale del 5 Giugno 1869, e dopochè esso divenne legge dell' Impero in virtù dei trattati federali, cioè della legge dell' Impero del 22 Aprile 1871, il carattere del Codice subì una completa modificazione, inquantochè il contenuto di esso assunse il carattere di diritto comune, il che prima non era, e come tale divenne diritto comune prevalente in modo assoluto. Con ciò fu impedito che al Codice fossero apportate modificazioni da parte dei singoli Stati per mezzo di leggi particolari, ed anche le leggi introduttive e le altre relative al Codice di Commercio, già in precedenza promulgate, hanno perduta la forza di leggi, come risulta anche in modo espresso dal § 2 della legge dell' Impero del 5 Giugno 1869, e neppur sono in vigore a titolo di leggi nazionali, salvo il caso in cui abbiano lo scopo esclusivo di completare il Codice oppure siano state espressamente mantenute in vigore dalla legge dell' Impero. Tale è il caso relativamente al Diritto marittimo riguardo alle seguenti disposizioni: ai

§§ 51-55 dell' ordinanza d' introduzione pel Mecklemburgo Schwerin, all' ordinanza di Brema del 12 Febbraio 1866, riguardante lo scaricamento delle navi ed al § 50 della legge introduttiva in Amburgo.

La legislazione della Confederazione della Germania del Nord, cioè dell' Impero Germanico, ha arrecato sotto un duplice aspetto un' essenziale modificazione al libro V del Codice di Commercio. Tali modificazioni sono determinate: *a)* dalla legge dell' Impero del 25 Ottobre 1867, relativa alla nazionalità delle navi mercantili ed alla loro facoltà d' inalberare la bandiera (federale) imperiale (insieme all' ordinanza del 25 Ottobre 1867 concernente la bandiera imperiale delle navi mercantili), colla quale furono modificati gli articoli 432-438; *b)* dall' ordinanza dell' Impero del 27 Dicembre 1872, relativa alla gente di mare, la quale ha sostituito a partire dal 1º Marzo 1873 il titolo 4 del libro V del Codice di Commercio stato abrogato in modo espresso dal § 110 della citata legge, con cui è stata disciplinata la condizione giuridica della gente di mare nei rapporti non solo privati, ma anche pubblici. Inoltre è stata promulgata una serie di leggi, colle quali sono date delle disposizioni relative alla navigazione marittima e sono regolati dei rapporti con questa connessi. Queste leggi sono specialmente:

Alcune disposizioni della legge dell' Impero dell' 8 Novembre 1867 concernente l' organizzazione dei consolati imperiali;

La legge del 28 Giugno 1873, che regola la registrazione e la denominazione delle navi mercantili (Ordinanze per l' esecuzione di questa legge e di quella del 25 Ottobre 1867; le disposizioni date dal consiglio federale il 13 Novembre 1873 riguardo alla registrazione delle navi mercantili e l' ordinanza promulgata il 5 Luglio 1872, dal consiglio federale riguardante la misurazione delle navi);

La legge dell' Impero del 27 Dicembre 1872, che stabilisce l' obbligo per le navi mercantili Germaniche di ricevere a bordo marinai bisognosi d' aiuto;

L' ordinanza dell' Impero del 17 Maggio 1874 relativa agli investimenti;

L' ordinanza imperiale del 15 Agosto 1876, che regola la condotta da tenersi dalle navi dopo avvenuto l' urto di navi in mare;

L' ordinanza, che precisa i segnali per chiedere soccorso e pei piloti per le navi, che viaggiano per mare e sulle coste;

La legge dell' Impero del 27 Luglio 1877 relativa alla constatazione di sinistri marittimi;

L' ordinanza imperiale, avente per iscopo di prevenire l' urto di navi in mare, del 17 Gennaio 1880; (l' art. 10 fu modificato coll' ordinanza del 16 Febbraio 1881);

La legge dell' impero del 22 Maggio 1881 riferentesi alla navigazione costiera (a questa si connette l' ordinanza imperiale del 23 Dicembre 1881 relativa all' autorizzazione di navi portanti bandiere di Stati stranieri ad esercitare la navigazione sulle coste Germaniche).

COMMENTO

TITOLO PRIMO

DISPOSIZIONI GENERALI

CENNO GENERALE

Il primo titolo, quantunque abbia l'intestazione « disposizioni generali » non contiene affatto tutti i principii giuridici fondamentali, che si riferiscono al diritto marittimo. Ciò è conforme al carattere del Codice di Commercio in generale, il quale riguardo al fondamento degli istituti giuridici da lui disciplinati rinvia al comune diritto civile. Le « disposizioni generali » si limitano infatti esclusivamente ad una serie di prescrizioni speciali per le navi ed all'interpretazione di alcuni concetti e parole, che, o si trovano solo nel diritto marittimo ovvero hanno nel diritto marittimo, come è regolato dal Codice di Commercio, un significato loro proprio, che si scosta da quello loro attribuito nel linguaggio comune. Sotto il primo punto di vista la legge ordina innanzi tutto la tenuta di registri navali, affinchè vi siano annotate le navi, indica i requisiti a tal fine e stabilisce ciò che deve essere inserito nei detti registri (art. 432-438). Però queste disposizioni del Codice furono in parte modificate, in parte abrogate dalle leggi della Confederazione Germanica del Nord cioè dell'Impero Germanico e più precisamente dalla legge dell'Impero del 25 Ottobre 1867 relativa alla nazionalità delle navi mercantili e da quella del 28 Giugno 1873 riguardante la registrazione e la denominazione delle navi stesse. In seguito il Codice di Commercio determina i requisiti di forma per la trasmissione della proprietà delle navi e di parti di esse (art. 439-440) e precisa quale ef-

fetto abbia l' alienazione sulla condizione giuridica personale dell' alienante in dipendenza dall' esercizio del commercio marittimo (art. 441-442). Esso stabilisce poi il concetto di accessorii di una nave (art. 443); spiega quando una nave debba ritenersi irreparabile ed immeritevole di riparazione (art. 444); indica cosa debba intendersi coll' espressione « equipaggio della nave »; dice quale significato debba attribuirsi alla denominazione « porti europei » usata nel libro V in contrapposizione a quella di « porti non europei » (art. 447), e permette che per mezzo di leggi particolari sia estesa l'applicazione ad altri porti delle disposizioni date dalla legge per il porto d'inscrizione (articolo 448). Inoltre esso dispone entro quali limiti possano sequestrarsi una nave pronta alla partenza e le merci sopra essa caricate, e possa essere arrestata una persona faciente parte del suo equipaggio (art. 446). E da ultimo dichiara applicabili *in subsidium* alle istituzioni postali le disposizioni del V libro, precisamente come ha fatto per le disposizioni relative al trasporto per terra (art. 419).

Art. 432.

Deve tenersi un registro navale per le navi destinate al commercio di navigazione marittima, alle quali competa il diritto d' inalberare la bandiera nazionale.

Il registro navale è pubblico: l' ispezione di esso è libera a chiunque durante le consuete ore d' ufficio. [a]

---

[a] CODICE PER LA MARINA MERCANTILE *Art. 45. Tutte le navi nazionalizzate saranno descritte in apposita matricola.*

Art. 46. La nave sarà inscritta nella matricola del compartimento marittimo, ove è domiciliato il proprietario. — Quando vi sieno più proprietarii, l'iscrizione si farà presso il compartimento, in cui ha domicilio il maggiore interessato, ovvero l' armatore od il rappresentante di cui all' art. 53.

REGOLAMENTO 20 NOVEMBRE *1879 per l' esecuzione del Testo Unico del Codice Marina Mercantile.*

Art. 241. Le matricole dei bastimenti ed i registri occorrenti alla trascrizione degli atti relativi saranno tenuti nelle capitanerie di porto e negli uffici di circondario a ciò designati dal ministero della marina. — Le matricole ed i registri di cui sopra sono:

a) *La matricola dei bastimenti a vela;*

b) *La matricola dei bastimenti a vapore e misti;*

c) *Il registro giornaliero per la trascrizione degli atti dichiarativi o traslativi*

1. Come il diritto commerciale nel senso più stretto della parola (Cod. di Comm. Libri I-IV) è il complesso delle norme, che si riferiscono ai commercianti, se anche non esclusivamente, almeno di preferenza; così il diritto marittimo comprende i principii giuridici, che si rapportano alla nave ed hanno per oggetto e per fondamento la nave in qualunque sua forma. Ora, poichè il Codice di Commercio ha data la nozione del commerciante, nel modo in cui esso lo intende, si sarebbe potuto credere, che avrebbe precisata meglio anche la categoria di navi, alle quali vuole che siano applicabili le disposizioni del Libro V. Una tale spiegazione era contenuta nel progetto prussiano del Codice di Commercio nel principio del diritto marittimo, poichè all' Art. 385 era detto « che navi destinate alla navigazione marittima sono nel senso di questo Codice soltanto quelle, che servono a trasportare per mare delle persone o delle merci ». Questa definizione fu ritenuta inesatta alla Conferenza di Amburgo per la ragione, che un gran numero di navi, le quali senza alcun dubbio sarebbero da annoverarsi fra quelle destinate alla navigazione marittima, p. es. i battelli in uso per la Groenlandia e le navi adoperate pel rimorchio, ne sarebbero escluse (Prot. IV. pag. 1483 e seg. VIII. pag. 3695). Si deliberò quindi alla prima lettura di cancellare la particella « soltanto ». Ciò però era privo di senso, poichè correttamente anche dopo questa radiazione doveva attribuirsi al citato principio lo stesso significato di prima. Ma se si voleva con ciò, come fu detto nella Conferenza (Prot. IV. pag, 1485), togliere alla definizione il carattere di esclusivismo, essa perdeva qualsiasi significato, poichè cessava di essere una definizione. Infatti allora il principio veniva a dire: le navi, che servono al trasporto per mare di persone o di merci, si considerano in modo assoluto come addette alla navigazione marittima: ma anche navi, che servono ad altri scopi, possono avere la medesima qualità. Alla

---

di proprietà dei bastimenti, come pure degli atti di pegno e di prestito a cambio marittimo ;

d) *Il registro per la trascrizione degli atti relativi alla costruzione dei bastimenti ;*

e) *La rubrica dei bastimenti a vela, a vapore e misti.*

Art. 806. L' atto di nazionalità si trasmette dal ministero della marina alla capitaneria del compartimento, in cui dev' essere inscritto il bastimento. Questa ne opera l' inscrizione nella matricola dei bastimenti, fa a tergo dell' atto medesimo le annotazioni corrispondenti alla detta inscrizione, e, unitamente al certificato di stazza, lo consegna al proprietario o all' armatore od al capitano del bastimento, quando parte.

seconda lettura fu tolta la definizione (Prot. IV. pag. 3696). In cambio si credette di dovere determinare con maggiore precisione le navi, alle quali fossero applicabili le disposizioni date riguardo al registro navale, e come tali sono appunto indicate quelle « destinate al commercio di navigazione marittima ».

Ma, poichè il Codice nel dare la definizione dell'armatore (Art. 450) ha del pari applicata questa limitazione del concetto delle navi destinate alla navigazione marittima, fu con ciò in certo qual modo determinato nuovamente, quali navi debbano intendersi contemplate dal V Libro del Codice di Commercio. Per quelle, cui non è applicabile il criterio adottato dal Codice di Commercio, valgono i principii di diritto civile; perciò, secondo i casi, quelli del diritto comune o quelli del diritto particolare eventualmente applicabili.

2. Il Codice di Commercio parla di navi, che sono destinate al commercio di navigazione marittima, alle quali pure si riferisce la legge dell'Impero del 25 ottobre 1867, quando adopera l'espressione « *Kauffahrteischiffe* » (navi mercantili). La legge contempla soltanto le navi, che sono destinate alla navigazione marittima. Il concetto della navigazione marittima può essere stabilito per legge od anche per mezzo di disposizioni del potere esecutivo, che a ciò sia autorizzato per legge, altrimenti deciderebbe al riguardo il prudente arbitrio di periti (di nautici). In Germania il concetto è stato stabilito dal Consiglio federale per mezzo di ordinanze. Le disposizioni dell'Ordinanza del 13 novembre 1873 § 1 (1) relativa alla registrazione ed alla deno-

(1) *Deve essere considerata come navigazione marittima nel senso del § 1 della Legge del 25 Ottobre 1867* (Bundesgesetzblatt *Pag. 35) la navigazione nelle riviere qui sotto citate, oltrepassati i limiti ivi indicati:* 1) *Per Memel oltre l' imboccatura del Kurischen Haff;* 2) *per Pillau oltre il canale di Pillau;* 3) *per Neufahrwasser* (Porto e rada di Danzica) *oltre la foce della Vistola;* 4) *per la baia di Putzig oltre Rewa e Heisternest;* 5) *per Diebenow, Swinemünde e Peenemünde oltre le foci dei fiumi Dievenow e Swine, come pure oltre l' estremità settentrionale delle isole Usedom e Ruden;* 6) *per Rügen, a levante oltre l' isola di Ruden ed il molo di Thiessow — a ponente oltre l'edificio postale di Wittowo e l' estremità settentrionale dell' isola Hiddens-Oe, come pure oltre la diga di Barhöft;* 7) *per Wismar oltre lo scoglio di Jackelberg, Hannibalgrund, Schweinskötel e Lieps, come pure oltre Tarnewitz;* 8) *per Kieler Föhrde oltre Stein a Labö e Bülk;* 9) *per*

minazione delle navi mercantili indicano infatti per le diverse (17) riviere delle coste germaniche, i punti, dai quali deve cominciare la navigazione marittima.

Avuto riguardo ad alcuni principii di diritto, dalla navigazione marittima va distinta anche la navigazione costiera (1): in primo luogo in considerazione della riserva fatta per tale navigazione in favore alle navi dello Stato. Questi privilegii per le navi dello Stato erano stati già precedentemente accordati in Francia, in Ispagna, nel Portogallo ed in Russia. Tale sistema fu recentemente adottato eziandio nell' Impero Germanico. La legge dell' Impero del 22 maggio 1881 dispone: § 1. *Il diritto di caricare merci in un porto germanico e di trasportarle in un altro porto germanico per ivi scaricarle (navigazione costiera) compete esclusivamente alle navi germaniche.* Le contrav-

---

Eckern Föhrde oltre Nienhof e Bocknis; 10) *per Flensburg, Sonderburg ed Apenrade oltre Birknakke ed il faro Kekenis, come pure oltre Tundtoft-Nakke e Knudshöved;* 11) *per Hadersleben oltre Raadhöved, le isole Aarö, Linderum ed Orbyhage;* 12) *per Husum oltre Nordstrand;* 13) *sull' Eider oltre Vollerwiek e Hundeknoll;* 14) *sull' Elba oltre l' estremità occidentale della riva alta (Dieksand) ed oltre il deposito alla Dosa;* 15) *sul Weser oltre Kappel e Langwarden;* 16) *sul Jade oltre Langwarden e Schilligshörn;* 17) *sull' Ems oltre l' estremità occidentale del Westermarsch (Utlands Hörn) e della chiusa d' Ostpold* [a].

(1) Il diritto austriaco distingue fra grande e piccola navigazione costiera (legge sulla registrazione delle navi mercantili del 7 Maggio 1879 § 5). La piccola è limitata al mare Adriatico (§ 6); la grande si estende inoltre al mare Mediterraneo, al mar Nero, al mar d' Azoff, al canale di Suez ed al mar Rosso (§ 7). Così pure nel diritto francese *petit cabotage* è la navigazione fra porti dello stesso mare; *grand cabotage* quella fra porti di mari diversi (DESJARDINS, I Pag. 94 e seg.) [b].

---

[a] Vedi nella Tabella n. 1 annessa al Cod. di Mar. Merc. la divisione del territorio marittimo italiano, ove sono indicati i diversi compartimenti marittimi, i circondarii marittimi compresi nei singoli compartimenti e la circoscrizione territoriale di ogni circondario.

[b] La distinzione fra grande e piccolo cabotaggio è mantenuta anche nel nostro diritto. Come si deduce specialmente dall' Art. 59 Cod. Mar. Merc., il grande cabotaggio comprende il Mediterraneo, il mar Nero, il mare d' Azoff; uscendo dallo stretto di Gibilterra le coste oceaniche di Spagna, Portogallo, Francia ed isole Britanniche, le coste occidentali dell' Africa sino al Senegal, comprese le isole a non più di trecento miglia da tutte le coste suddette; uscendo dal Canale di Suez il mar Rosso, il Golfo Persico e le isole adiacenti.

venzioni alla legge sono punite con multa (estensibile a 3000 marchi) a carico del capitano della nave straniera; può essere anche pronunciata la confisca della nave stessa e delle merci trasportate (§ 3). Però non solo sono mantenuti in vigore i trattati esistenti relativi alla navigazione sulle coste, ma anche per l'avvenire è riservata la facoltà di concedere tale diritto per mezzo di trattati internazionali, come anche con ordinanze imperiali dietro consenso del Consiglio federale (§ 2). Ed in forza di tale facoltà fu con ordinanza imperiale del 29 dicembre 1881 conceduto il diritto di fare la navigazione costiera sulle coste germaniche alle navi del Belgio, del Brasile, della Danimarca, della Granbrettagna, dell' Italia e della Svezia-Norvegia; la stessa cosa vale in base a trattati internazionali per le navi dell'Austria-Ungheria, della Rumenia e di Siam e Tonga (Cfr. *Notificazione del 29 dicembre 1881 del Cancelliere dell'Impero. Reichs-Gesetzblatt* pag. 276 e seg.) Il concetto della navigazione costiera è in secondo luogo importante, avuto riguardo ai carichi sopra coperta (Cod. di Comm. Art. 567 e 710 N. 1), come pure tenendo conto delle disposizioni date relativamente alla registrazione delle navi (Cod. di Comm. Art. 438; cfr. però la legge dell' Impero del 28 giugno 1873 § 1) ed alla tenuta del giornale di bordo (Cod. di Comm. Art. 489 e le relative leggi d'introduzione; vedi i §§ di esse riportati sotto il citato articolo). La ragione di queste ultime sta solamente nel fatto che per la navigazione costiera sono adoperate navi di più piccola portata.

Il Codice di Commercio non contempla però tutte le navi, che sono destinate alla navigazione marittima, ma solo quelle che servono per esercitare il commercio di navigazione marittima.

Il piccolo cabotaggio è limitato a tutto il Mediterraneo. — Inoltre l'Art. 60 successivo contempla una terza specie di navigazione costiera, che denomina *il piccolo traffico della costa*, a fare la quale possono essere autorizzati anche marinai nazionali, che senza essere nè capitani nè padroni abbiano 21 anno di età, quattro anni di navigazione, sappiano leggere e scrivere, abbiano conoscenza della bussola e non siano stati mai condannati a pene criminali per qualunque reato, e neppure a pene correzionali per furto, truffa, appropriazione indebita o frode, ricettazione o favorita vendita di cose furtive, o per reato contro la fede pubblica, od abbiano ottenuta la riabilitazione. Il piccolo traffico non può essere esercitato con bastimenti di portata maggiore di cinquanta tonnellate e può estendersi, giusta l'*Art. 189* del *Regol.* a tutte le coste continentali ed insulari del Regno, alle isole di Corsica e di Malta, alle coste della Provenza, non oltrepassando Cette, alle coste estere dell'Adriatico, non oltrepassando Vallona in Albania, alle coste dell'Algeria ed a quelle della Reggenza di Tunisi.

Con ciò vengono ad essere escluse non solo le navi da guerra, ma anche i battelli dei piloti (vedi anche *Entsch. der Seeämter* II, pag. 568) poichè, quantunque i piloti prestino i loro servigii alle navi a scopo di lucro, tuttavia i loro battelli non servono al commercio di navigazione marittima. Inoltre sono escluse le navi, che sono destinate dal loro proprietario esclusivamente a scopi di piacere ovvero a fini scientifici (viaggi di scoperte). Al contrario devono annoverarsi fra le navi, addette alla navigazione marittima, non soltanto quelle, che servono al trasporto di merci o di passeggieri, ma anche quelle destinate alle grandi pesche, ed i battelli adoperati pel rimorchio di altre navi, che esercitano la navigazione marittima. Ciò è anche specialmente rilevato nelle disposizioni date dal Consiglio federale il 13 novembre 1873, relativamente alla registrazione ed alla denominazione delle navi mercantili.

3. Il Codice di Commercio ha in vista solo navi dei singoli Stati germanici, poichè la bandiera, colla quale è indicata la nazionalità della nave, è, secondo il Codice, la bandiera nazionale, cioè quella di ogni singolo Stato germanico. L'idea, già manifestata nella Conferenza di Amburgo, di sanzionare per legge una nazionalità germanica per le navi (Prot. IV pag. 1480), fu però portata ad effetto colla Costituzione dell'Impero germanico e colla legge dell'Impero del 25 ottobre 1867. La prima infatti dispone:

(Art. 54) Le navi mercantili di tutti gli Stati confederati formano una sola marina mercantile.

(Art. 55) La bandiera della marina mercantile è nera, bianca e rossa [a].

---

[a] Riguardo alla bandiera l'*Art. 624* del citato Regolamento dispone che: *La bandiera nazionale da inalberarsi dai bastimenti della marina mercantile sarà composta dei tre colori nazionali disposti in tre campi verticali, ciascuno dei quali avrà una larghezza uguale al terzo di quella della bandiera.* I successivi capoversi determinano la disposizione dei colori e dello scudo di Savoia e le proporzioni esatte si della bandiera che dello scudo. — La bandiera dev'essere inalberata ad un'asta di poppa od all'estremità del picco o dell'antenna di poppa (*Regol. Art. 625 Capov. 1*); in nessun caso, qualunque siano le autorità civili o militari, che abbiano a bordo, in testa d'albero (*Art. 626 Capov. 1*). *L'Art. 172 Cod. Mar. Merc.* prescrive alle navi di avere la bandiera spiegata tanto all'arrivo, quanto alla partenza dai porti o dalle spiaggie dello Stato, ed inoltre, giusta l'*Art. 627* cit. *Reg.* le navi devono spiegarla, quando ciò sia loro ordinato dall'autorità marittima locale, ed in corso di navigazione, allorchè un bastimento da guerra dello Stato o di potenza amica ne faccia loro invito, inalberando esso stesso la propria bandiera.

La seconda dispone:

§ 1. *Le navi degli Stati confederati, destinate al commercio di navigazione marittima (navi mercantili), devono per l'avvenire inalberare, quale bandiera nazionale, esclusivamente la bandiera federale.*

4. In conformità a tale principio anche la legge dell'Impero del 25 ottobre 1867 contiene disposizioni riguardo al registro navale. Essa prescrive infatti:

§ 3. *Per le navi mercantili, autorizzate ad inalberare la bandiera federale, devesi negli Stati confederati, costeggianti il mare, tenere un registro navale. Le leggi dei singoli Stati determinano a quali autorità resti affidata la tenuta del registro navale.*

§ 4. *Il registro navale è pubblico; l'ispezione di esso è libera ad ognuno durante le consuete ore di ufficio.*

Il registro navale, che il Codice di Commercio ha introdotto seguendo l'esempio del diritto Inglese, (1) al quale si era già uniformato quello di altri Stati, deve in primo luogo servire a stabilire la nazionalità delle navi, poichè esso costituisce il fondamento dei documenti, che servono alla nave per giustificare la propria esistenza (Prot. IV pag. 1665 e seg.). Inoltre esso, al pari del libro di commercio, deve portare a conoscenza di tutti quei rapporti giuridici, relativi alle navi mercantili, che presentano un interesse pel commercio marittimo. Dalle discussioni, avvenute in proposito nella Conferenza di Amburgo (Prot. IV, pag. 1477-1483), si deduce che quest'ultimo scopo non fu estraneo alle disposizioni relative al registro navale: e tale si manifesta anche l'espressa volontà del legislatore, poichè solo in questo modo si spiega la testuale riproduzione del secondo alinea dell'Art. 432 nel § 4 della legge federale del 25 Ottobre 1867. Dalla natura delle cose, che, secondo le disposizioni del Titolo I del Codice di Commercio Libro V e della legge federale del 25 Ottobre 1867, devono trascriversi nel regi-

(1) Cfr. Abbott, Pag. 42-56; Maclachlan, Pag. 78-94.

stro navale, si rileva però, che questo scopo è solo secondario: infatti, quantunque esse non siano esclusivamente le circostanze, da cui risulta il diritto di inalberare la bandiera federale, servono tuttavia a stabilire l'identità della nave ed a rimuovere ogni dubbio, che potesse sorgere circa la questione, se un certificato, che si trova a bordo di una nave, appartenga realmente a questa nave. Lo si deduce inoltre anche da ciò, che dall'inscrizione nel registro navale è fatto dipendere il diritto di inalberare la bandiera federale, ma non il verificarsi di determinate conseguenze giuridiche, attinenti al diritto privato, (§ 10 della citata legge federale); lo si rileva infine dalla circostanza, che per l'inalberamento della bandiera federale senza previa inscrizione (§ 14) e pell'avere ommesso di comunicare o l'avvenuto mutamento nelle cose da annotarsi nel registro navale, oppure fatti, che darebbero luogo alla cancellazione della nave dal registro (§§ 11 e 12), sono comminate pene non già regolamentari, ma criminali (§§ 14 e 15). In ogni caso il registro navale non produce, come i registri ipotecarii, un diritto formale riguardo ai rapporti di proprietà relativi alla nave, poichè la tradizione od il semplice contratto, secondo i casi, regola e basta a trasferire la proprietà (vedi *Hamburgische Handelsger.-Zeitung*, del 1878 N.r 137). Se dunque nel registro navale è inscritta, quale comproprietaria o quale sola proprietaria della nave, una persona, che in realtà non lo è, essa non può nei suoi rapporti giuridici con altre persone essere considerata tale. A modo di esempio il capitano, cui appartiene solo una ottava parte della nave, il quale però sia stato inscritto come solo proprietario, poichè si voleva che la nave, di cui gli altri comproprietarii erano stranieri, navigasse sotto bandiera germanica, non può essere da solo convenuto dai creditori della nave in generale. Neppure dal principio di diritto pubblico, che soltanto una nave di esclusiva proprietà di sudditi germanici è autorizzata ad inalberare la bandiera tedesca, si può dedurre il principio inverso, che una nave navigante sotto bandiera tedesca appunto perciò sia di esclusiva proprietà di sudditi germanici e che in conseguenza il solo comproprietario tedesco debba riguardarsi anche quale esclusivo proprietario di essa nei rapporti con terze persone. Ho fatta questa spiegazione solamente pel motivo che una sentenza del Tribunale Supremo di Appello di Rostock del 17 Dicembre 1853, anteriore alla pubbli-

cazione del Codice di Commercio, ha stabilito il principio, da me qui ultimamente confutato, in applicazione del principio: *ius publicum pactis privatorum mutari non potest* (SEUFFERT's *Archiv.* XI, N. 169).

I registri navali, come i gran libri ed i registri ipotecarii, si riferiscono ad un determinato distretto, cioè a tutte le navi, il cui porto d'origine si trovi in questo distretto. Ciò è disposto anche dal § 5 della legge federale del 25 Ottobre 1867:

Una nave può essere inscritta solo nel registro navale di quel porto, dal quale si deve esercitare con essa la navigazione marittima (porto di origine, porto di registro) [a].

Con ciò non è detto che *in* ogni porto di origine, ma solo che *per* ogni porto di origine è tenuto un tale registro.

Art. 433.

L'inscrizione nel registro navale ha luogo solo, dopochè sia dimostrato che alla nave compete il diritto d'inalberare la bandiera dello Stato.

Tale diritto non può essere esercitato prima dell'inscrizione nel registro navale [b].

---

[a] V. *Art. 46 Cod. Mar. Merc.* sopra citato.

[b] *Nessuna nave può essere considerata nazionale, nè inalberare la bandiera dello Stato, se non è munita dell'atto di nazionalità (Cod. Mar. Merc. Art. 39).* È fatta eccezione pei battelli o barche, esercitanti la pesca costiera nello Stato od addetti ai servizii dei porti e delle spiaggie, ed il Ministero della Marina ha facoltà di esentare i battelli, che venissero armati all'estero per esservi addetti permanentemente alla pesca costiera entro limiti determinati (*Capov. 1 e 2*), (Vedi anche gli *Art. 899-982 Reg.* relativi ai battelli ed altri galleggianti esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità. Gli *Art. 899-907* regolano l'iscrizione, il trapasso di proprietà, il passaggio di compartimento e la demolizione; gli *Art. 908-925* contemplano le annuali licenze, di cui devono essere muniti i galleggianti in genere e le condizioni per conseguirle; l' *Art. 926* si riferisce ai battelli da diporto armati con licenza, e da ultimo gli *Art. 927-982* contengono le disposizioni riguardanti i piroscafi e le barche a vapore addetti al rimorchio dei bastimenti).

I bastimenti e i battelli nazionali mercantili o da diporto non possono inalberare la bandiera nazionale, se non sono muniti dell'atto di nazionalità o del passavanti provvisorio, che ne tien luogo, oppure della licenza, quando in ragione del loro esercizio vadano esenti dall'obbligo di munirsi dell'atto di nazionalità (*Art. 626 Reg.*).

1. L' Al. 1 di questo articolo è stato modificato nella legge dell' Impero del 25 Ottobre 1867 solo inquantochè l' inscrizione nel registro navale fu subordinata all' osservanza, prescritta altrove (§ 6) in questa legge, delle disposizioni contenute nel § 435 del Codice di Commercio. Il § 7 della legge citata dice infatti:

L' inscrizione della nave nel registro navale può avvenire solo, quando siano stati giustificati in modo degno di fede il diritto di essa d' inalberare la bandiera federale e tutte le circostanze indicate nel § 6.

Il fatto, che le autorità incaricate di tenere il registro navale debbano procedere all' inscrizione solo *causa cognita*, ha la sua ragione in ciò, che ai registri navali è attribuita pubblica fede, e che lo Stato dichiara, che questa pubblica fede sarà accordata anche dagli altri Stati alle carte di bordo rilasciate in base ad essi.

2. La disposizione dell' Al. 2 è stata aggravata dal § 10 della legge federale del 25 Ottobre 1867:

Il diritto d' inalberare la bandiera federale non può essere esercitato prima dell' inscrizione della nave nel registro navale e del rilascio del certificato.

Quest'alinea prescrive che il capitano non possa far uso del diritto d'inalberare la bandiera, se non allorquando egli sia in grado di fornire ad ogni istante e nel modo più sollecito colla presentazione del certificato la prova di questo diritto. Del resto il legislatore si sarebbe espresso in modo più esatto, se invece di « rilascio » avesse detto « consegna », poichè non può essere stata sua intenzione di accontentarsi di ciò, che il documento giaccia presso l'autorità, che lo rilascia, mentre diversamente non si potrebbe vedere la ragione, per la quale egli non si sarebbe accontentato anche della semplice annotazione (1).

(1) La Legge austriaca del 7 maggio 1879, relativa alla registrazione delle navi mercantili, proibisce al § 21 anche di inalberare la bandiera, prima che alla nave sia pervenuto il certificato di registro.

Devesi considerare che solo l' esercizio del diritto d' inalberare la bandiera nazionale, ma non il diritto stesso, è fatto dipendere dall' annotazione sul registro e dal rilascio del certificato, come pure che per l' illegittima appropriazione del diritto e l' illegale esercizio di esso, sono stabilite pene affatto diverse. Pel primo caso il § 13 della citata legge federale dispone:

Se una nave, che, giusta le disposizioni del § 2, non è autorizzata ad inalberare la bandiera federale, naviga sotto di questa, il capitano di essa incorre nella multa fino a 500 talleri o nella pena del carcere estensibile a sei mesi, e può anche essere condannato alla confisca della nave.

Pel secondo al contrario è disposto al § 14:

Se una nave, che secondo il § 10 deve astenersi dall' inalberare la bandiera federale, perchè non sono ancora avvenuti l' annotazione nel registro navale od il rilascio del certificato, naviga sotto di essa, il capitano incorre nella multa fino a 100 talleri o nella pena del carcere in proporzione, salvo che non provi, che l'uso abusivo della bandiera federale sia avvenuto senza sua colpa.

Art. 434.

Le leggi di ogni singolo Stato stabiliscono i requisiti, dai quali è fatto dipendere il diritto di inalberare la bandiera nazionale.

Esse stabiliscono le autorità, cui è affidata la tenuta del registro navale [*a*].

Esse determinano, se e sotto quali condizioni all' inscrizione nel registro possa provvisoriamente supplirsi con un atto consolare per una nave acquistata all' estero.

[*a*] V. cit. *Art. 241 Reg.*

1. Dopo che colla Costituzione federale e colla legge federale del 25 Ottobre 1867 fu introdotto per le navi il concetto di una nazionalità germanica settentrionale ed in seguito quello di una nazionalità germanica e di una corrispondente bandiera federale ed imperiale germanica, l' Al. 1 dell' articolo, che rinviava alle disposizioni delle leggi particolari dei singoli Stati, le quali regolavano l' acquisto del diritto di inalberare la bandiera nazionale, doveva essere sostituito con una norma, generale per tutta la Germania, relativa all' acquisto di questo diritto. Questa norma è contenuta nel § 2 della citata legge federale:

Le navi mercantili allora solo sono autorizzate ad inalberare la bandiera federale, quando siano di esclusiva proprietà di persone, le quali possedano la nazionalità federale (art. 3.° della Costituzione federale) (1).

A queste persone sono da equipararsi le società per azioni e quelle in accomandita per azioni, che siano costituite nel territorio della Confederazione, ed in Prussia anche le società, ammesse in conformità alla legge del 27 Marzo 1867, purchè tali società e compagnie abbiano la loro sede nel territorio federale, e nelle accomandite per azioni tutti i membri personalmente responsabili abbiano la nazionalità federale [a].

(1) Cioè che siano sudditi di un qualunque Stato confederato germanico.

[a] *L'Art. 40 Cod. Mar. Merc.* concede il diritto di essere proprietarii di una nave mercantile nazionale anche a stranieri, che abbiano domicilio o residenza nello Stato da almeno cinque anni: lo concede pure agli stranieri, non domiciliati nè residenti nello Stato, ma solo fino a concorrenza di una terza parte della nave stessa. Sono considerate nazionali le società in nome collettivo od in accomandita, anche quando risiedano all'estero, purchè alcuno dei socii solidali, che dà nome alla ditta, sia cittadino dello Stato, e così pure le società anonime, purchè la loro sede principale sia nello Stato, ed ivi avvengano le assemblee generali. Sono assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato: *a*) le società in nome collettivo od in accomandita composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale nello Stato: *b*) le succursali di società estere autorizzate dal governo ad operare nello Stato, purchè di fatto vi tengano un rappresentante (*Art. 40, Capov. 1-5*). Gli stranieri non domiciliati nè residenti da cinque anni nello Stato, che a qual-

In conformità ad alcune legislazioni straniere, in ispecial modo all'inglese (*Merchant Shipping Act* del *1854 sect. 18)* ed all'americano (*Atti del 31 dicembre 1792, del 27 marzo 1804*), l'odierno diritto germanico dispone, che debbano considerarsi come aventi la nazionalità germanica soltanto le navi, che si trovino nell' esclusiva proprietà di sudditi germanici, mentre non sono a ciò richiesti altri requisiti, non occorre cioè che abbiano la nazionalità germanica nè il capitano, nè l'equipaggio, nè una parte di questo. La nave perde quindi il diritto di inalberare la bandiera dell'Impero, cioè cessa di essere una nave germanica, quando passa totalmente od in parte in proprietà di stranieri: anche la trasmissione di una minima parte di essa produrrebbe quest'effetto, il quale si verifica nel momento, in cui ha luogo il passaggio della proprietà della nave o di una parte di questa nelle mani di stranieri. Con ciò furono abrogate le disposizioni dell'ordinanza introduttiva pel Mecklemburgo Schwerin ai § 41 e seguenti (nell'ordinamento dato coll'ordinanza del 31 gennaio 1865), in virtù delle quali erano riguardate come navi mecklemburghesi ed erano autorizzate ad inalberare la bandiera nazionale del Mecklemburgo, quelle navi, che si trovavano almeno per tre quarte parti in proprietà di sudditi del Mecklemburgo. Così pure una nave del Mecklemburgo, se a titolo di eredità passava in proprietà di uno o più stranieri, non perdeva immediatamente la qualità di nave del Mecklemburgo, ma ciò avveniva solo se entro il termine di un anno (da calcolarsi dal momento, in cui lo straniero o gli stranieri abbiano avuta la possibilità di disporre della nave) essa non fosse ritornata per tre quarti in proprietà di sudditi del Mecklemburgo.

---

siasi titolo acquistino la proprietá di una nave italiana, e coloro, che per cambiamento di nazionalità o per qualunque altra ragione perdono la nazionalità italiana, come pure la donna nazionale, che sposa uno straniero ed abbandona lo Stato, devono entro l'anno dall'acquisto della proprietà, o dalla perdita della nazionalità fare il trapasso della quota di carati eccedenti il terzo a persone, aventi le qualità richieste dalla legge: trascorso l'anno, il capitano di porto del compartimento, in cui è inscritta la nave, promuove la vendita giudiziale dei carati stessi (*Cod. M. M. Art. 41*). *Veruna nave, proveniente da vendita fatta da un suddito di potenza in istato di ostilità con una potenza in istato di pace col Governo del Re, potrà ottenere la nazionalità italiana. Potrà però il ministro della marina, constandogli della verità della vendita, accordare la nazionalizzazione* (*Cod. M. M. Art. 42*). Vedi anche gli *Art. 302 n. 2 e 305 Reg.*, i quali determinano i certificati, che devono essere prodotti all'effetto di dimostrare la capacità legale di possedere delle navi mercantili italiane in relazione al disposto del citato *Art. 40 C. M. M.* e gli *Art. 372-375* dello stesso Reg.

Nulla si oppone frattanto a ciò, che degli stranieri posseggano una quota di proprietà di una nave germanica, quali membri di una società per azioni, di una società in accomandita per azioni, o di una compagnia.

La disposizione relativa alle società ammesse è stata, in seguito alla legge federale del 4 Luglio 1868 ed all' adozione di essa, quale legge dell'Impero, estesa alle società aventi sede anche negli altri Stati dell' Impero Germanico.

Il requisito di avere la nazionalità federale, imposto a tutti i singoli socii personalmente responsabili delle accomandite per azioni, ha la sua ragione in ciò che queste società non sono considerate come persone giuridiche, e quindi non hanno alcuna personalità distinta da quella dei membri, che le compongono. Sono presi esclusivamente in considerazione i socii personalmente responsabili, poichè questi sono riguardati come i gerenti della società.

2. La tenuta dei registri navali non è, neppure colla legge federale del 25 Ottobre 1867, stata affidata alle medesime autorità per tutta la Germania. La legge (§ 3 sopra citato) ripete anzi puramente e semplicemente le disposizioni del Codice di Commercio. Sono ancora quindi applicabili a questo riguardo le leggi dei singoli Stati, promulgate per l'introduzione del Codice di Commercio. Secondo queste la tenuta dei registri navali spetta in Prussia all'autorità giudiziaria, nel Mecklemburgo alle autorità a ciò delegate, nell'Oldemburgo al Ministero di Stato, Dipartimento dell' interno, in Lubecca alla Camera del Tribunale Supremo per gli affari commerciali, in Brema alla Sottocommissione del Senato per gli affari attinenti alla navigazione ed in Amburgo alla Deputazione pel commercio e pella marina. (Gli ufficii destinati alla tenuta del registro navale sono indicati nel *Manuale per la Marina Mercantile Germanica:* in quello per l'anno 1882 a pag. 32-34).

3. In luogo del rinvio alle leggi particolari dei singoli Stati, contenuto nell' Al. 3, la facoltà, spettante al console di concedere l' autorizzazione provvisoria d'inalberare la bandiera nazionale, è stata regolata dalla legge dell'Impero del 25 Ottobre 1867 al § 16:

Se una nave straniera, che si trova fuori del territorio federale, acquista, per essere pervenuta

in proprietà di una persona, che abbia la nazionalità federale, il diritto d' inalberare la bandiera federale, l'inscrizione nel registro navale ed il certificato possono essere sostituiti con un certificato rilasciato dal console federale, nella cui giurisdizione la nave si trova al tempo del trasferimento della proprietà, il quale attesti l'acquisto del diritto d' inalberare la bandiera federale. Questo certificato è valido però solo per la durata di un anno dal giorno, in cui è rilasciato e, trascorso quest' anno, solo per la durata di un viaggio, che siasi prolungato per una causa di forza maggiore.

Art. 435.

L' inscrizione nel registro navale deve contenere le indicazioni:

1.° delle circostanze di fatto, che conferiscono alla nave il diritto d' inalberare la bandiera nazionale;

2.° delle circostanze di fatto, che sono necessarie per determinare l' identità della nave ed i rapporti di proprietà ad essa relativi;

3.° del porto, dal quale la nave deve esercitare la navigazione marittima (porto di origine, porto d' inscrizione).

Ad attestare l'avvenuta inscrizione è rilasciato un documento (certificato), che corrisponda al contenuto di essa.

Quest'articolo è stato modificato colla legge dell'Impero del 25 Ottobre 1867, inquantochè sono state determinate le circostanze di fatto, che regolano il diritto della nave d' inalberare la bandiera nazionale, e che valgono a stabilire l'identità della nave ed i rapporti di proprietà ad essa relativi, delle quali è prescritta l'annotazione nel registro navale. I §§ 6 ed 8 della legge citata dispongono infatti:

§ 6. L'inscrizione della nave nel registro navale deve contenere:

1.° il nome e la qualità della nave (se essa sia una barca od un brigantino etc.);

2.° la sua grandezza e la sua portata calcolata in relazione colla grandezza;

3.° la data ed il luogo della sua costruzione, oppure, se essa ha in precedenza portata la bandiera di uno Stato, non facente parte della Confederazione della Germania del Nord (Impero Germanico), la circostanza di fatto, in virtù della quale ha acquistato il diritto di inalberare la bandiera federale, ed inoltre possibilmente il tempo ed il luogo di sua costruzione;

4.° il porto di origine;

5.° il nome e la precisa indicazione dell' armatore, oppure, se vi sono più comproprietarii, il nome e la precisa indicazione di ciascuno di essi, e la misura della rispettiva quota di comproprietà: se armatrice o comproprietaria è una società commerciale, devono annotarsi la ragione sociale ed il luogo, in cui la società hà la sua sede, e, se la società non è una società per azioni, devono registrarsi il nome e la precisa indicazione di tutti i socii, che ne fanno parte: nel caso di una società in accomandita per azioni basta che, in luogo dell' indicazione di tutti i socii, sia fatta l' annotazione di tutti i socii personalmente responsabili;

6.° il titolo, da cui è derivato l'acquisto della proprietà della nave o delle singole parti di essa;

7.° la nazionalità dell' armatore o dei comproprietarii;

8.° la data dell' inscrizione della nave.

Ogni nave sarà inscritta nel registro navale con uno speciale numero d' ordine [a].

---

[a] L' *Art. 87 C. M. M.* dice che l' atto di nazionalità ennuncia il nome della nave, la sua configurazione, la sua portata ed i proprietarii o compartecipi, come

§ 8. Ad attestare l' avvenuta iscrizione della nave nel registro navale è rilasciato dall'autorità, preposta alla tenuta di questo, un documento (certificato), che corrisponda al contenuto di esso.

Il certificato deve inoltre dimostrare, che furono accertati i requisiti necessarii in conformità al § 7, come pure che la nave è autorizzata ad inalberare la bandiera federale.

1. Il § 6, come la maggior parte delle disposizioni di questa legge, si è uniformato alla legge del 24 Giugno 1861, con cui fu introdotto negli Stati Prussiani il Codice di Commercio, e corrisponde quasi testualmente al § 4 di essa. Del resto il maggior numero dei punti quì enumerati si trovava già nel progetto prussiano del Codice di Commercio e nello schema, che il relatore della Commissione d'Amburgo aveva compilato, delle disposizioni relative al registro navale (Prot. IV, Pag. 1674), come anche nel progetto di prima lettura (Art. 399, 400 Al. 1).

2. Cosa la legge intenda di dire coll' espressione « qualità della nave » lo si rileva dagli esempi aggiunti: essa si riferisce cioè alla forma data alla nave ed al modo, con cui è stata allestita. Le autorità, cui è affidato il registro navale, non sono solite però ad accontentarsi di quest' indicazione, ma richiedono di consueto un' esatta descrizione del modo, con cui la nave è stata costruita, e del materiale, che vi è stato impiegato, cioè se è costruita in ferro, o con quale specie di legno, e se eventualmente ha la corazza metallica, cioè se ha la fasciatura metallica alla parte esterna.

---

pure le parti, per cui ciascuno di essi vi è interessato, ed aggiungo, che sul medesimo è inscritto anche il passaporto, che abilita la nave alla navigazione. — Quanto al contenuto delle matricole dei bastimenti e dei registri, occorrenti alla trascrizione degli atti relativi, l'*Art. 241 Capov. ult. Reg.* dice che essi saranno conformi ai moduli espressamente stabiliti. — Gli *Art. 802* e *805 Reg.* stabiliscono, da quali documenti debba essere accompagnata la proposta della capitaneria di porto per la concessione dell'atto di nazionalità, e questi documenti consistono nel titolo di proprietà del bastimento debitamente trascritto, nei certificati comprovanti la cittadinanza od il domicilio dei proprietarii e, se stranieri, il loro domicilio o residenza nello Stato da cinque anni almeno, nel certificato di stazzatura, nella dichiarazione, da parte del proprietario, del nome, che intende di dare al bastimento e, se si tratta di un piroscafo, in un certificato, comprovante la forza in cavalli, rilasciato con una determinata formula da un ingegnere navale o da un macchinista.

3. Al nome della nave è aggiunto il segnale per distinguerla (composto di quattro lettere).

Con questo segnale distintivo, che è dato alla nave dall' autorità preposta al registro, previa istruzione dell' ufficio di cancelleria dell'Impero per gli affari interni, essa si distingue da tutte le altre navi, che inalberano la stessa bandiera, inquantochè lo stesso segnale non può essere conferito a più navi portanti la stessa bandiera (1). Anche nel caso d' un eventuale mutamento di nome e di porto d'origine la nave conserva sempre il suo segno distintivo.

Riguardo al nome della nave sono ora da esaminarsi anche le disposizioni della legge dell'Impero del 28 Giugno 1873, concernente la registrazione e la denominazione delle navi mercantili.

§ 2. Il mutamento del nome di una nave inscritta nel registro navale deve essere concesso solo per motivi di speciale gravità. È necessario il consenso dell'ufficio di Cancelleria dell' Impero.

§ 3. Ogni nave inscritta nel registro navale deve avere:

1.° il suo nome sopra ogni parte della prua;

2.° il suo nome ed il nome del porto d'origine nella poppa, nelle parti stabili di essa ed in caratteri visibili e fortemente applicati.

§ 4. Nel caso di una contravvenzione alle disposizioni del § 3 il capitano della nave incorre in una pena pecuniaria, estensibile a 150 marchi, oppure nella pena del carcere [a].

---

(1) Secondo la legge austriaca del 7 Maggio 1879, relativa alla registrazione delle navi mercantili, (§ 14) il nome, che è portato da una nave austriaca, destinata ai viaggi di lungo corso o di grande cabotaggio, non può essere imposto ad un'altra nave, appartenente all'una od all' altra di queste categorie.

---

[a] *Ogni nave munita dell'atto di nazionalità*, dispone l'*Art. 89 C. M. M.*, *dovrà avere dipinto a poppa, nel modo da stabilirsi dal regolamento, il suo nome e quello del compartimento marittimo, cui appartiene.* — Il Regolamento (*Art. 261*) stabilisce, che i detti nomi saranno inscritti sopra un rettangolo di color nero sulla superficie esterna della poppa con lettere di altezza non minore di 10 centimetri e di lar-

Colla prima di queste disposizioni, che corrispondono a quelle di altri Stati (specialmente dell' Inghilterra e degli Stati Uniti d' America), si mira ad impedire che il mutamento di nome sia fatto con intendimenti dolosi, per esempio, per concludere sotto un nome nuovo un'assicurazione od un contratto di noleggio, quando la nave per il suo notorio stato d' innavigabilità non trovava più alcuno disposto nè ad assicurarla, nè a noleggiarla. L' apposizione del nome alla parte esterna della nave ha per iscopo di rendere più difficile, che la nave possa sottrarsi a stabilire la propria identità, quando abbia a ciò un interesse, come, per esempio, dopo un investimento. (Cfr. ROMBERG in HOLTZENDORFF'S *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs III*, Pagine 333 e seg.). Devesi però considerare che queste prescrizioni non sono applicabili alle piccole navi, delle quali non è richiesta l' inscrizione (vedi Art. 438). Così pure la prima disposizione circa il mutamento di nome non contempla il caso, in cui navi straniere passino in proprietà di sudditi germanici, poichè la legge dà quelle disposizioni solo per le navi inscritte, mentre le navi in questione non sono ancora state inscritte in nessun registro navale, sicchè nulla si oppone in questo caso al mutamento di nome. Con ciò è certamente possibile, che con una vendita fittizia sia prima data alla nave una nazionalità straniera ed in seguito con una seconda vendita le sia restituita la nazionalità germanica (1), e che in tal modo sia frodata la legge (2).

(1) In questi ultimi tempi anche alle autorità consolari germaniche nei porti inglesi, per impedire che navi in istato di innavigabilità abusino della bandiera germanica, fu data l' istruzione di rilasciare ad una nave, passata in proprietà di sudditi germanici, il certificato provvisorio, di cui parla il sopra citato § 16 della legge federale del 25 Ottobre 1867, solo in base ad un certificato di un perito navale del *Board of trade* inglese, il quale attesti di avere visitata la nave e di averla trovata in istato navigabile. (*Centralblatt für das Deutsche Reich 1875, Nr. 39*).

(2) In Inghilterra era vietato alle navi inscritte ogni mutamento di

ghezza proporzionata, tracciate con color bianco o giallo. Stabilisce pure che sia prima indicato il nome del bastimento e poi quello del capoluogo del compartimento marittimo, cui esso appartiene, interponendo fra i due nomi una piccola linea orizzontale dello stesso colore di quello delle lettere. — Per meglio distinguere una nave dalle altre, l' *Art. 308 Reg.* vieta d' imporre un nome già

3. Per «portata della nave», da calcolarsi secondo la sua grandezza (la quale è espressa coll'indicazione della sua lunghezza, larghezza massima e profondità), s'intende in primo luogo il peso, che può essere caricato sulla nave senza pericolo per la sua navigabilità. Ma inoltre con quell'espressione s'indica anche la capacità, il contenuto cubico della nave, cioè il volume, che può essere caricato nella parte disponibile di essa (Prot. IV pag. 1677). Se la portata è inscritta nel registro navale, ed in conformità è annotata nel certificato, sulla quale circostanza è rilasciato anche uno speciale documento, cioè il certificato di misurazione, ciò ha il suo effetto non tanto nell'interesse privato, (per es. avuto riguardo ai contratti di noleggio), quanto anche in relazione al diritto pubblico. Con ciò si ha infatti un mezzo per istabilire l'identità della nave ed inoltre una base per le diverse tasse (diritti d'approdo e portuali, diritti pei fanali; tassa per la navigazione nei canali), come pure per determinare il numero massimo di passeggieri nelle navi destinate all'emigrazione.

Fino a questi ultimi tempi all'espressione « portata » fu attribuito in Germania il primo significato (1). Come unità di mi-

---

nome in forza del *Merchant Shipping Act* del *1854 (sect. 34):* al contrario il *Merchant Shipping Act* del *1871 (sect. 6*, cfr. *sect. 12*) permette tale cangiamento di nome, col consenso del *Board of Trade*, alle navi inglesi ed il *Merchant Shipping Act* del *1873 (sect. 5*) concede simile facoltà alle navi straniere divenute inglesi. La legge marittima norvegese del 24 Marzo 1860 (Art. 4) permette, che il nome sia mutato col consenso del Re; la legge austriaca del 7 Maggio 1879 (§ 14) richiede a ciò il permesso dell'autorità, nel cui registro è inscritta la nave. Il diritto francese proibisce qualsiasi mutamento (legge del 5 Luglio 1836, Art. 8) [a].

(1) Cfr. a questo riguardo Romberg *Op. cit.* Pag. 313-323.

---

posseduto da altro bastimento dello stesso tipo ed appartenente al medesimo compartimento. Del pari non si può imporre un nome giudicato sconveniente dall'autorità marittima (*Art. 303 n. 2 Reg.*), e così pure la denominazione del Re, della Regina, o dei principi della R. Famiglia, senza previo brevetto d'autorizzazione del ministro della Casa di S. M., il quale consulterà prima il ministro della marina. Da ultimo è da notare che, giusta l'*Art. 47 Cod. M. M.*, il cambiamento di denominazione alla nave toglie la validità all'atto di nazionalità: ciò appunto per allontanare il pericolo di frodi. Vedi a questo riguardo l'*Art. 309 lettera* a del *Reg.*

[a] Riguardo al nostro diritto si vedano gli *Art. 47 Cod. M. M.* e *303 Reg.* citati nella nota precedente.

sura fu adottata la tonnellata, alla quale però corrispondevano diverse misure, specialmente quelle di 4000 libbre (misura normale) 5200 libbre, 6000 libbre (misura commerciale) 9000 libbre (misura commerciale di Rostock). Questa portata era però prima dedotta dal contenuto dello spazio vuoto, constatato con un mezzo di misurazione molto incerto, e perciò sensibilmente diverso dall'effettiva grandezza della nave, coll'aggiunta di un coefficiente stabilito in base all' esperienza, il quale era sempre il medesimo, malgrado che anche la forma della nave influisca moltissimo sulla sua portata. La conseguenza di ciò era che la reale portata delle navi si scostava fino del 30 0[0 ed anche più dal risultato della misurazione. (*Neues Archiv für Handelsrecht II*, pag. 261 e seg. *Entscheid. des R. O. H. G. IV* pag. 241 e seg.). Coll' Ordinanza del 5 Luglio 1872, emanata dal Consiglio federale e relativa alla misurazione delle navi, è stata prescritta la constatazione della capacità della nave in luogo di quella della sua portata. Tale capacità è constatata col misurare la nave secondo il metodo assai preciso del MOORSOM, introdotto in Inghilterra già fin dall' anno 1854 ed adottato da quasi tutte le nazioni più importanti, che esercitano la navigazione marittima (§§ 1-14). La misurazione è fatta dagli uffici di misurazione stabiliti dai governi dei singoli Stati, fra i membri dei quali uffici vi ha un costruttore tecnico navale. (Ordinanza per la misurazione delle navi § 19. Un prospetto di questi ufficii, insieme a quello delle autorità ad essi preposte è contenuto nell'*Annuario della Marina Mercantile Germanica* p. es. nel manuale per l'anno 1882 a pag. 34-36). La capacità è espressa in metri cubi: inoltre è indicato il numero corrispondente di tonnellate inglesi di registro (denominazione usata per indicare lo spazio di cento piedi cubi), inquantochè il metro cubo corrisponde a 0,353 tonnellate inglesi di registro (§ 24). Dalla capacità della nave in tutte le sue parti (capacità lorda), constatata in questo modo, viene dedotta la capacità dei locali, che servono esclusivamente all' uso dell' equipaggio (locali d'alloggio), però al massimo fino a rappresentare la ventesima parte della capacità lorda, come pure degli spazii eventualmente occupati dalle macchine, dalle caldaie a vapore e dalle carboniere; nei piroscafi ad elice è dedotto anche lo spazio del tunnel dell'asse dell'elica, però, prescindendo dai rimorchiatori, non oltre la metà della capacità lorda (§§ 15-18), e così è rile-

vata la così detta capacità netta della nave, la quale secondo la maggior parte delle legislazioni e così anche nel diritto germanico è la sola, che dà norma pel pagamento delle tasse (1). A constatare la misurazione avvenuta è rilasciato (dagli ufficii di revisione preposti a quelli addetti alla misurazione: § 20) apposito certificato, il quale, al pari del registro navale e del certificato (2), indica la capacità lorda e quella netta, sì in metri cubi, come in tonnellate di registro (Ordinanza per la misurazione delle navi § 24) [*a*] e fa parte delle carte di bordo. Anche il numero di metri cubi, indicante la capacità netta, deve essere marcato, inciso od applicato in altro modo conveniente sopra un baglio della coperta della nave (3) [*b*].

---

(1) L'ordinanza per la misurazione delle navi prescriveva questa constatazione della capacità anche per quelle navi, che erano già state misurate in conformità al metodo precedente (§ 38). La misurazione doveva essere compiuta ovunque prima del 1° Gennaio 1878.

(2) Vedi anche Istruzioni del 5 Gennaio 1873 per gli ufficii germanici, incaricati della tenuta del registro navale, riguardo all'annotazione nei moduli di certificati per le navi dei risultati delle operazioni di misurazione, eseguite in forza dell'ordinanza del 5 Luglio 1872, relativa alla misurazione delle navi (*Zentralblatt für das Deutsche Reich, 1873*, pag. *156;* STABENOW, *Samml. der deutschen Seeschiffahrtsgesetze, Leipzig 1875*, pag. *309)*.

(3) Regolamento del 23 Novembre 1872 per l'esecuzione dell'ordi-

---

[*a*] L'*Art. 43 Cod. M. M.* dispone, che per ottenere l'atto di nazionalità la nave dovrà essere stazzata secondo il metodo e le norme, che saranno determinate dal regolamento. L'*Art. 262 Reg.* dice che il metodo per la stazzatura dei bastimenti è stabilito con un regolamento speciale. L'*Art. 265* aggiunge che di regola la stazzatura deve essere eseguita nello Stato dai periti stazzatori debitamente abilitati, che però per eccezione può essere autorizzata anche all'estero dal Ministero della Marina: 1.° se si tratta di bastimenti nazionali, che devono rimanere permanentemente all'estero; 2.° se si tratta di bastimenti da farsi nazionali, perchè di nuova costruzione o provenienti da bandiera estera, ovvero già nazionali, cui bisogni cambiare l'atto di nazionalità per avvenute alterazioni nel tipo o nella portata, i quali bastimenti, prima di approdare ad un porto dello Stato, debbano compiere uno o più viaggi all'estero. In questo secondo caso la stazzatura deve farsi sotto la sorveglianza degli ufficiali consolari da periti stazzatori abilitati nel Regno e dimoranti nel luogo, in cui trovasi il bastimento, inviativi espressamente dagli armatori o proprietarii. I successivi articoli fino all'*Art. 291* stabiliscono le norme da osservarsi per procedere alla stazzatura o ristazzatura delle navi nazionali. Gli *Art. 291-299* regolano l'istituto dei periti stazzatori, cui sono attribuite quelle operazioni, e dettano le norme per l'abilitazione a tale ufficio. L'*Art. 300* determina le retribuzioni, che competono ai periti stazzatori per ogni singola stazzatura.

[*b*] L'*Art. 282 Reg.* prescrive che il numero indicante il tonnellaggio netto di

L'adozione del sistema del Moorsom ha avuto anche per conseguenza, che in conformità alle convenzioni intervenute nel periodo di tempo fra l'anno 1872 ed il 1882 fra l'Impero Germanico e la Danimarca, l'Austria-Ungheria, gli Stati Uniti dell'America del Nord, l'Inghilterra, la Francia, l'Italia, la Svezia e Norvegia, il Chilì, l'Olanda, la Spagna e la Russia, relative al reciproco riconoscimento delle misurazioni operate col nuovo sistema, i certificati germanici sono riconosciuti validi anche negli Stati sopra indicati. Però è alle navi a vapore germaniche permesso di chiedere nei porti inglesi la misurazione degli spazii riservati alle macchine per ottenere le maggiori deduzioni, che il diritto inglese consente dalla capacità lorda. Così pure di ricambio i certificati danesi, austro-ungarici, americani del nord, inglesi, francesi, italiani, svedesi, norvegesi, chileni, olandesi, spagnuoli, russi e finlandesi sono riconosciuti anche in Germania. Solo per le navi dell'America Settentrionale, poichè la legge americana riconosce solo la capacità lorda e non ammette, che da questa si faccia alcuna deduzione, a richiesta dei capitani si fa luogo alla misurazione degli spazii deducibili allo scopo di constatare la capacità netta. E nelle navi a vapore inglesi, olandesi, spagnuole e finlandesi, nelle quali, in forza delle disposizioni vigenti nei rispettivi paesi, sono concesse deduzioni dalla capacità lorda maggiori che in Germania, devono essere fatte le deduzioni quì prescritte colla misurazione degli spazii da dedursi, nel procedere alla quale però la capacità dei locali che servono per alloggio, è ritenuta conforme ai rispettivi certificati; così pure è per le navi olandesi permesso di stabilire la capacità netta semplicemente col-

---

nanza per la misurazione delle navi § 39; Cfr. Notificazione del 24 Ottobre 1875 per completare il § 23 della citata ordinanza (*Zentralblatt für das Deutsche Reich, 1875, Nr. 46,* pag. *718*).

---

registro sia impresso in modo permanente sulla faccia prodiera del baglio di poppa del gran boccaporto al centro del baglio maestro medesimo. Questo numero, che deve indicare la portata del bastimento fino ai centesimi di tonnellata, ed esser sempre preceduto dalle due lettere iniziali maiuscole T. R., deve essere scritto in cifre arabiche, alte non meno di centimetri 10 e larghe in proporzione, ed inciso a fuoco od in altro modo, purchè l'incisione sia profonda almeno un centimetro, se il baglio maestro è in legno, oppure dipinto ad olio con lettere e cifre nere su di un fondo bianco, se questo è in metallo.

l'aggiungere il tre per cento alla capacità netta indicata nei certificati di misurazione rilasciati in Olanda (1).

5. Coll' indicazione prescritta al N. 3 si cerca di assicurare la constatazione dell' originaria nazionalità della nave e di rendere più difficile l' impugnativa di essa (Prot. IV, pag. 1681).

---

(1) Cf. le disposizioni del 21 Dicembre 1872 relative al riconoscimento nei porti germanici delle indicazioni della capacità contenute nelle carte di bordo di navi danesi, austro-ungariche e dell'America Settentrionale. (*Reichs-centralblatt* dell'anno 1873, pag. 168. STABENOW, *Sammlung der Deutschen Seeschiffahrtsgesetze*, pag. 274 e seg. *Centralblatt* dell'anno 1875 pag. 324 e dell'anno 1879 pag. 269); Notificazione del Direttore Generale danese delle gabelle del 28 Dicembre 1872 *(Preuss. Handelsarchiv.* del *1873, I Nr. 7,* pag. *157);* Decreto del ministero austro-ungarico del commercio del 3 Novembre 1872 (ivi II, Nr. 44 pag. 459); Circolare dell'ufficio del Tesoro in Washington del 25 Ottobre 1872 (ivi I Nr. 14 pag. 342). Disposizioni del 2 Ottobre 1873 circa il riconoscimento nei porti germanici delle indicazioni della capacità contenute nelle carte di bordo di navi francesi ed inglesi *(Centralblatt* dell' anno 1873, pag. 316 e seg. STABENOW, pag. 320-322); Deliberazione del Consiglio intimo inglese del 26 Giugno 1873; (*Preuss. Handelsarchiv. 1873, II Nr. 42,* pag. *410);* Disposizioni del 25 Agosto 1874 circa il riconoscimento nei porti germanici delle indicazioni della capacità contenute nelle carte di bordo di navi italiane (*Centralblatt* dell'anno 1874, pag. 328, STABENOW, pag. 345 e seg.); Dichiarazione del 25 Giugno 1874 fra il R. Governo Imperiale Germanico ed il Governo Italiano (*Preuss. Handelsarchiv.* del *1874, II Nr. 37, pag. 250);* Disposizioni circa il riconoscimento nei porti germanici dei certificati di misurazione di navi svedesi (*Centralblatt* dell' anno 1875, Pagina 688); Appendice ad essa del 22 Luglio 1882 (*Centralblatt* dell' anno 1882, pag. 353); Disposizioni dell'11 Gennaio 1876, circa il riconoscimento delle indicazioni della capacità contenute in certificati chileni *(Centralblatt* dell' anno 1876, pag. 26); Disposizioni del 7 Aprile 1876 circa il riconoscimento dei documenti accertanti la capacità delle navi norvegesi (*Centralblatt* dell' anno 1876, pag. 221); Disposizioni pel riconoscimento delle indicazioni riguardo alla capacità contenute nelle carte di bordo di navi olandesi (8 Aprile 1877, *Centralblatt* dell'anno 1877, pag. 184), spagnuole, (*Centralblatt* dell' anno 1880, pag. 38) e russe (11 Febbraio 1882, *Centralblatt* dell'anno 1882, pag. 37). Vedi anche le Disposizioni dell'8 Luglio 1874 relative alla misurazione dei piroscafi destinati alla navigazione attraverso il Canale di Suez del 15 Aprile 1879 (*Centralblatt* dell' anno 1879, pag. 288 e seg.).

6. Quale porto di origine la legge del 25 Ottobre 1867 intende naturalmente di indicare quello stesso, di cui parla l' articolo 435 del Cod. di Comm. — Cfr. Art. 455, 475.

7. Le disposizioni contenute nei numeri 5 e 7 mirano a render possibile il fornire in ogni tempo la prova, che la nave è autorizzata ad inalberare la bandiera imperiale. Ciò si deduce, al pari del motivo della disposizione data riguardo alle società, dal § 2 della legge del 25 Ottobre 1867 (Vedi sopra all'Art. 434).

8. Le leggi di alcuni Stati prescrivono anche per il pegno convenzionale di navi registrate l' inscrizione nel registro navale: così la legge introduttiva prussiana all'*Art. 59*, però solo nelle provincie, in cui vige l' *Allgemeine Landrecht;* la legge del 26 Maggio 1873 § 48, la quale dichiara applicabili alla Nuova Pomerania ed a Rügen le disposizioni della sopra citata legge introduttiva e la legge del 27 Maggio 1873 § 48, che la stessa cosa dispone per lo Schleswig-Holstein; l'ordinanza del Mecklemburgo Schwerin del 28 marzo 1881 riguardante il pegno di navi e di parti di navi. Giusta l'Art. 59 § 1 della legge d'introduzione pella Prussia l'annotazione deve contenere:

1. il nome del creditore;

2. l' indicazione del credito, pel quale è conceduto il pegno;

3. il riferimento all' atto di pegno, con indicazione del luogo e della data della costituzione di esso;

4. la data della trascrizione.

Secondo il § 3 dell'Ordinanza del Mecklemburgo:

1. il nome del creditore;

2. il credito, pel quale è costituito il pegno: l'ammontare del credito in una determinata somma a titolo di capitale: il tasso degli interessi o l'indicazione: senza decorrenza di interessi;

3. il riferimento all' atto di pegno coll'indicazione di chi lo concede, del luogo e della data della costituzione di esso;

4. il giorno della trascrizione;

5. la sottoscrizione dell' ufficiale incaricato della tenuta del registro [*a*].

9. Col certificato deve fornirsi la prova della nazionalità della nave in tempo sì di pace che di guerra: in tempo di pace, avuto riguardo ai diritti, che determinate nazioni garantiscono per mezzo di trattati ad altre nazioni ed alle loro navi: in tempo di guerra, affinchè riesca possibile alle potenze guerreggianti lo stabilire, se una nave appartenga al proprio Stato, o se debba considerarsi neutrale oppure nemica. Il certificato è un documento pubblico, la cui *publica fides* è riconosciuta anche dalle nazioni straniere. In conseguenza non solo deve porsi il massimo studio, affinchè l' indicazione, contenuta nel

---

[*a*] Il *Codice di Commercio Italiano* ha disciplinato come segue l'importantissimo istituto del pegno convenzionale sulle navi. L'*Art. 485* dice che il contratto di pegno sulla nave o su porzione di essa deve farsi per iscritto. La scrittura costitutiva del pegno non ha effetto rispetto ai terzi, se non è trascritta nei registri dell'ufficio marittimo, presso il quale è inscritta la nave, quand'è fatta nel Regno o nei registri del regio consolato del luogo, ove si trova la nave, quand'è fatta in paese estero ed il console deve tosto trasmettere copia da lui autenticata del contratto di pegno all' ufficio suddetto. Il pegno deve essere in ambi i casi annotato sull'atto di nazionalità della nave, della quale annotazione va fatta menzione nell'atto di trascrizione: gli amministratori della marina mercantile e gli ufficiali consolari all' estero non possono trascrivere l' atto di pegno, se non è loro presentato l' atto di nazionalità, salvi i casi degli *Art. 486* e *489*. — *Se la scrittura costitutiva del pegno è all' ordine, la girata di essa produce il trasferimento del credito e di ogni altro diritto accessorio* (Art. 488). *Per l' efficacia del pegno sulle navi non occorre la nomina di un custode* (Art. 487). *Se la costituzione di pegno è fatta nel Regno, mentre la nave è in viaggio per un paese estero, può convenirsi che l' annotazione sull' atto di nazionalità debba eseguirsi nella cancelleria del regio consolato del luogo, ove la nave si trova o per dove è diretta, purchè però il luogo suddetto sia dichiarato per iscritto contemporaneamente alla domanda di trascrizione del titolo. In questo caso l'amministratore della marina mercantile deve tosto trasmettere una copia del titolo, da lui autenticata, all' ufficio consolare suddetto a spese del richiedente. Il contratto non ha effetto rispetto ai terzi che dalla data dell' annotazione sull' atto di nazionalità* (Art. 489).

La scrittura costitutiva di pegno sopra una nave in costruzione non ha effetto rispetto ai terzi, se non è trascritta nei registri dell' ufficio marittimo, nel cui compartimento si fa la costruzione: e deve essere annotata sull' atto di nazionalità, che viene rilasciato alla nave, quando ne sia compiuta la costruzione (*Art. 486*). Per le navi minori non destinate ad uscire dai porti, dalle rade, dai fiumi, dai canali o dai laghi e per quelle, non provvedute di atto di nazionalità, la validità del pegno è subordinata di fronte ai terzi alla sua trascrizione in un registro speciale presso le autorità e nelle forme designate con regio decreto (*Art. 490*).

L'*Art. 894* del *Reg.* prescrive che chi chiede la trascrizione di un atto di pegno, fatto nel Regno, di tutto il bastimento o di parte di esso, deve uniformarsi alle disposizioni degli *Art. 880-882* del *Reg.* Deve quindi farne domanda all' ufficio di

certificato riguardo alla nazionalità della nave, sia conforme alla verità, ma devesi anche procurare, che questa verità possa sempre essere constatata. Con questa premessa si spiegano le disposizioni così complicate del § 6 della legge federale del 25 Ottobre 1867, relative alle circostanze di fatto, che devono essere trascritte nel registro navale, come pure si spiega la disposizione, che il certificato corrisponda affatto al registro navale, benchè di consueto il primo non sia una copia letterale di quest' ultimo. Il certificato è la più importante delle carte di bordo [a]. Precedentemente negli Stati germanici, costeggianti il mare, per giustificare la nazionalità delle navi si ricorreva a documenti di diversa natura, specialmente al *Bielbrief* o *Beilbrief*, cioè ad un certificato, che l' autorità rilasciava per

---

porto, dove è iscritto il bastimento medesimo e presentare, oltre l' atto di nazionalità, copia autentica dell' atto di pegno, se si tratta di atto pubblico o di scrittura privata depositata presso un notaio o presso un pubblico archivio, od un originale colle sottoscrizioni autenticate da notaio od accertate giudizialmente, se si tratta di una scrittura privata. (*Art. 881 e 876 Reg.*). L'ufficio di porto competente procede alla trascrizione dell' atto sopra un registro a ciò espressamente destinato e conserva il contratto o la scrittura, assegnando loro un numero d' ordine progressivo. (*Art. 882 e 877 Reg.*) Si può però con fondamento ritenere abrogati implicitamente questi Articoli dall'*Art. 485 Cod. Comm.* sopra riferito, col disposto del quale sono difficilmente conciliabili, in quanto chè richiedono l'atto pubblico e la scrittura privata autenticata o riconosciuta (Vedi P. Ascoli. *Il Codice di Commercio Italiano Commentato. Comm. al Libro II. Art. 481. nr. 38*). *Se l'atto di pegno è fatto all'estero, chi ne chiede la trascrizione deve presentare alla cancelleria consolare del luogo, dove si trova il bastimento, due copie dell'atto stesso. La trascrizione si farà nel modo prescritto sul registro all'uopo stabilito.* (*Art. 895 Reg.*). L'*Art. 896 Reg.* fornisce il modulo dell'annotazione di trascrizione dell'atto di pegno tanto a tergo dell' atto di nazionalità, quanto sulla matricola dei bastimenti ed il successivo *Art. 897* fornisce quello dell' annotazione sulla matricola del bastimento dell' eseguita trascrizione dell' atto di pegno fatto all'estero. Vedi gli *Art. 408, 412, 413, 414, 415, 418* del Regolamento, che espressamente contemplano, oltre gli atti di vendita, anche quelli costitutivi di pegno. — Vedi eziandio gli *Art. 405-407 Reg.* relativi all' annullamento delle note di trascrizione degli atti di pegno, e contenenti (*Art. 407*) il modulo dell' annotazione di cancellazione da farsi dall' Autorità competente. Pel combinato disposto degli articoli del Codice di Commercio sovracitati, l'atto di pegno non è valido di fronte ai terzi che dalla data della trascrizione nei registri dell'ufficio marittimo, presso cui è inscritta la nave, mentre nell'atto di trascrizione deve farsi menzione dell'avvenuta annotazione sull'atto di nazionalità. In conformità a tale principio, l'*Art. 675 ult. al. Cod. Comm.* dichiara che nel concorso di più crediti menzionati nel n.° 18 (fra i quali vi sono i crediti, per cui la nave è stata data in pegno), la preferenza è determinata dalla data della trascrizione del titolo e dell' annotazione sull' atto di nazionalità.

[a] L'*Art. 86 Cod. M. M.* dispone che le carte di bordo, di cui devono essere munite le navi nazionali, (e che servono a far fede della nazionalità) sono l' atto di nazionalità ed il ruolo d' equipaggio.

attestare la costruzione della nave in conformità ai regolamenti, la grandezza e qualità di essa, e dove eravi l'indicazione del proprietario, del costruttore, della data e del luogo della costruzione (POEHLS *Seerecht I* pag. 55 e seg.), ed il passaporto marittimo. Il Codice di Commercio ha preso dal diritto inglese (1) il concetto sia del registro navale, sia del certificato, a questo conforme (Prot. IV, Pag. 1666). Non è con ciò escluso del resto, che oltre al certificato si possano avere altri documenti, specialmente il passaporto, avuto riguardo ai vantaggi di questo, derivanti da trattati internazionali, ed a questo subordinati (2). Ciò era da ritenersi conforme alle disposizioni del Codice di Commercio (Prot. IV Pag. 1683). La stessa cosa è a dirsi a termini della legge federale del 25 Ottobre 1867; questa infatti dispone al § 9:

Col certificato è dimostrato il diritto della nave di inalberare la bandiera federale. A giustificare questo diritto non è necessario in ispecial modo un passaporto.

Con ciò è bensì dichiarato, che basta il certificato, ma non è detto, che esso sia il documento solo ed esclusivamente permesso.

Art. 436.

Quando dopo l'inscrizione si verifichino dei cambiamenti nelle circostanze di fatto, indicate nell'articolo precedente, essi devono venire annotati nel registro navale e trascritti nel certificato [*a*].

---

(1) Cfr. ABBOTT, pag. 46 e seg.; MACLACHLAN, pag. 88 e seg.

(2) L'appendice alla legge d'Amburgo del 22 Dicembre 1865, relativa alle carte di bordo delle navi mercantili d'Amburgo, dispone che, quando ne sia fatta richiesta, debba essere rilasciato un *Bielbrief*. In Austria il *Bielbrief* serve, giusta la legge del 7 Maggio 1879, relativa alla registra-

---

[*a*] *I trapassi di proprietà delle navi devono essere denunciati all'ufficio di porto nei modi e termini, che saranno stabiliti dal Regolamento.* (*Art. 48 Cod. M. M.*) — Gli *Art. 365, 366 Reg.* determinano i documenti, che gli eredi testati

Qualora la nave vada perduta o decada dal diritto d' inalberare la bandiera nazionale, essa deve essere cancellata dal registro navale e dev'essere restituito il certificato rilasciato, salvo che non sia dimostrato in modo degno di fede, che non ne può essere fatta la restituzione [*a*].

Questo articolo è testualmente ripetuto nella legge federale del 25 Ottobre 1867, § 11; (1) solo naturalmente in luogo delle parole nel « precedente articolo » sono state poste le parole « nel § 6 » ed all' espressione « bandiera nazionale » è stata sostituita l' altra « la bandiera federale ».

---

zione delle navi mercantili, a giustificare la proprietà di navi di recente costruzione (§ 15 e seg.), mentre ivi il *Registerbrief* ha l' importanza, che nell' Impero Germanico è attribuita al certificato (§ 21).

(1) *Quando dopo l' inscrizione si verifichino dei cambiamenti nelle circostanze di fatto, indicate nel § 6, essi devono essere trascritti nel registro navale ed annotati nel certificato.*

Qualora la nave vada perduta o decada dal diritto d'inalberare la bandiera federale, essa deve essere cancellata dal registro navale e dev' essere restituito il certificato rilasciato, salvochè non sia dimostrato in modo degno di fede, che non ne può essere fatta la restituzione.

---

od intestati devono presentare al competente ufficio di porto per provare, che hanno diritto ad ottenere il trasferimento della proprietà di un bastimento. L'*Art. 367 Reg.* stabilisce maggiori formalità pel caso, in cui la domanda pel trasferimento sia fatta dal rappresentante di minorenni, interdetti od assenti. Il successivo *Art. 368* dice, come debbano regolarsi gli ufficii di porto nei casi dubbii per le occorrenti norme o risoluzioni. L'*Art. 871 Reg.* prescrive inoltre ai nuovi proprietarii o compartecipi nella proprietà di un bastimento di presentare agli uffizi di porto un certificato del rispettivo sindaco, per dimostrare la loro capacità a possedere navi nazionali in conformità all'*Art. 40 Cod. M. M.*

[*a*] Art. 50 Cod. M. M. *La nave, della quale non si abbia notizia da due anni, sarà cancellata dai ruoli.* — Art. 48 § 1 Cod. M. M. *Quando l'ufficiale di porto riconosce che per causa di morte, matrimonio, cambiamento di nazionalità del proprietario, aggiudicazione o legittimo abbandono una nave sia passata per intiero a persona straniera, non avente i requisiti per essere proprietaria di navi italiane, o che tali requisiti siano stati perduti, pubblica nel giornale degli annunzi giudiziarii un avviso, portante notificazione ai creditori, che fossero interessati nella nave, che, dopo trascorsi tre mesi, se non vi saranno opposizioni, egli rilascierà il certificato di dismissione di bandiera e cancellerà la nave dalla matricola.* — Vedi anche gli *Art. 871-875 Reg.*

Art. 815 Reg. *L'atto di nazionalità di un bastimento naufragato demolito o venduto ad estera persona si ritira e, debitamente annullato*, (tracciandovi una linea diagonale e dichiarando a tergo il motivo dell'annullamento), *si conserva nell'ar-*

L'annotazione sul certificato, prescritta nell'Al. 1°, naturalmente può effettuarsi solo quando la nave ritorni nel porto d'origine, poichè il certificato si trova a bordo della nave.

La restituzione del certificato è prescritta, affinchè non se ne possa fare alcun abuso.

Art. 437.

Le leggi dei singoli Stati stabiliscono i termini, entro i quali devono essere denunciate e giustificate le circostanze di fatto, che rendono necessaria una inscrizione od una cancellazione, come pure le pene, nelle quali incorre colui che lascia trascorrere questi termini e non ottempera alle precedenti disposizioni [a].

---

chivio dell'ufficio di porto, ove è inscritto, insieme al ruolo d'equipaggio, già posseduto dal bastimento.

Art. 810 Reg. *Avvenendo la dispersione o la distruzione dell' atto di nazionalità, il capitano o padrone dovrà farne constare la causa mediante atto giurato innanzi il pretore nello Stato ed innanzi il regio uffiziale consolare all' estero. In ogni caso gli uffiziali di porto o consolari, quando venga loro presentato o ricevono l' atto giurato, procederanno ad investigazioni per accertarsi, se la dispersione o distruzione dell'atto di nazionalità sia avvenuta per colpa o dolo del capitano o padrone: ed, avendone prove od indizii sufficienti, ne stenderanno processo verbale pel relativo procedimento giudiziario.*

Art. 418 Cod. M. M. *Sarà punito con pene di polizia il capitano o padrone che per negligenza abbia perduta o distrutta alcuna delle carte di bordo della sua nave.*

[a] L'*Art. 362 Reg.* stabilisce per la denuncia degli atti tra vivi dichiarativi o traslativi di proprietà dei bastimenti e dei loro carati il termine di trenta giorni computabili: *a*) per gli atti pubblici e per le scritture private fatte, o ricevute nello Stato, dalla loro data; *b*) per le sentenze, pronunciate dalle autorità dello Stato, dalla data, in cui esse sono divenute eseguibili; *c*) per gli atti di trapasso, soggetti a vincolo di condizione sospensiva, dal giorno in cui la condizione siasi verificata. L'obbligo della denunzia nel termine sopra indicato non cessa, quando anche, prima della scadenza di esso, siasi verificato altro trapasso di proprietà. — Pel caso di trapasso di proprietà per causa di morte il termine è, giusta il successivo *Art. 368*, per gli eredi o legatarii maggiori di età, di quattro mesi dalla morte pelle successioni aperte nello Stato, di sei mesi per quelle aperte in altre parti d' Europa e di diciotto mesi per quelle aperte fuori d' Europa. Se trattasi di eredi o legatarii minori d' età od interdetti, la denunzia deve farsi dai tutori od amministratori, ed il termine decorre dal giorno, in cui essi hanno avuta legale conoscenza della loro nomina. In caso di assenza il termine di quattro mesi decorre solo dal giorno del preso possesso per la successione dell'assente, sia tale possesso definitivo o provvisorio od anche semplicemente di fatto, ed, in caso di accettazione d' eredità col beneficio dell'inventario, dalla scadenza del tempo per fare l' inventario; ma però la denuncia per le eredità accettate

Le disposizioni, riservate in questo articolo alle leggi dei singoli Stati, sono state date colla legge federale del 25 Ottobre 1867 per tutti gli Stati, facenti parte della Confederazione della Germania del Nord, cioè per gli Stati marittimi appartenenti all'Impero Germanico. Il § 12 della legge citata dispone infatti:

Le circostanze di fatto, che in conformità al § 11 rendono necessaria una inscrizione o la cancellazione dal registro navale, devono essere, entro sei settimane dal giorno, in cui l'armatore ne ha avuta cognizione, da lui denunciate e giustificate in modo degno di fede all'autorità, cui è affidato il registro navale, affinchè siano adempiute le disposizioni del § 11, e, quando ne sia il caso, anche colla restituzione del certificato.

L' obbligo di fare la dichiarazione e di fornirne la prova incombe:

---

con tale beneficio ed apertesi nello Stato deve farsi entro un anno dal giorno dell' aperta successione. I termini sono duplicati per le successioni dei militari, appartenenti ai corpi mobilizzati, i quali muoiano in tempo di guerra. La denuncia del trapasso di proprietà dei bastimenti a favore delle società ed altri corpi morali dev' essere fatta dai rispettivi rappresentanti od amministratori negli stessi termini. Questi però non si applicano agli atti, sentenze o testamenti fatti all' estero (*Art. 364 Reg.*). — In caso di omessa o ritardata denuncia, viene steso dall' ufficio di porto processo verbale della contravvenzione ed il nuovo proprietario sarà passibile dell' ammenda non minore di Lire 80, comminata dall'*Art. 415 Cod. M. M.* per chi, divenuto proprietario o partecipe alla proprietà di una nave, non si faccia riconoscere dall' autorità marittima in conformità all'*Art. 48 Cod. stesso.* (*Art. 369 Reg.*). Se l' omessa o ritardata denuncia riflette più acquisitori o compartecipi di un bastimento, risultanti da un unico atto, l'ammenda sarà inflitta ad ogni singolo acquisitore o nuovo partecipe, ma al contrario la denuncia fatta da uno di essi in tempo debito libera anche gli altri. che non siansi fatti riconoscere. L' ammenda va inflitta solo ai rappresentanti, tutori od amministratori, quando da questi doveva essere fatta la denuncia per conto delle persone, divenute acquisitrici o partecipi della proprietà di un bastimento. La contravvenzione in questo caso essendo una, una dovrà pure essere l' ammenda da applicarsi, nonostante che siano più le persone interessate (*Art. 370 Reg.*). La donna proprietaria o partecipe nella proprietà di un bastimento, divenuta straniera per causa di matrimonio, ed il proprietario od il partecipe, che per naturalità o qualsiasi altra ragione perde la cittadinanza italiana, devono farne la dichiarazione entro un mese al competente uffizio di porto, e cedere entro l' anno dalla fatta dichiarazione a favore di cittadini italiani la parte di carati, che eccede il terzo acconsentito agli stranieri (*Art. 373 Reg.*). Trascorso l' anno, senza che siasi ottemperato a tale disposizione, l' ufficio di porto, in cui è inscritto il bastimento, ne promuove la vendita giudiziale nel modo indicato nel Tit. II, Libro II del Codice di Commercio (*Art. 374 Reg.*).

1.° se la nave è posseduta da più persone in comune, a tutti i compartecipi;

2.° se proprietaria o comproprietaria è una società per azioni, per conto di essa a tutti i membri della direzione;

3.° se proprietaria o comproprietaria è una società commerciale d' altra natura, per conto di essa a tutti i soci personalmente responsabili;

4.° se il mutamento consiste in un cambiamento di proprietà, il quale non influisca sul diritto della nave d' inalberare la bandiera federale, al nuovo acquirente della nave o della parte di nave.

Così pure la determinazione d' una pena pel caso di inosservanza di queste prescrizioni non è lasciata alle leggi particolari dei singoli Stati, ma la pena è stabilita dalla legge stessa al § 15.

Nella pena comminata al § 14 (1) *incorre anche colui che non adempie entro il termine di sei settimane all' obbligazione, che gli incombe a tenore delle disposizioni del § 12, salvo che egli non provi di non essere, senza sua colpa, stato in grado di adempierla. La pena non è applicabile, se prima della decorrenza del termine l'obbligazione è adempiuta da uno dei coobbligati. La pena è raddoppiata contro colui il quale trascuri di adempiere l' obbligazione anche nel termine posteriore di sei settimane dal giorno, in cui ha acquistata forza legale la sentenza che lo condanna.*

(1) Multa fino a 100 talleri o carcere in proporzione.

Art. 438.

Le leggi dei singoli Stati possono stabilire che le disposizioni degli Art. 432 al 437 non siano applicabili alle navi di piccola portata (navi per la navigazione delle coste ecc.) [*a*].

La legge federale del 25 Ottobre 1867 (§ 17) aveva del pari lasciata alle leggi dei singoli Stati la facoltà di stabilire,

---

[*a*] ***Sono esenti dall' obbligo dell' atto di nazionalità i battelli e le barche, che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinati al servizio dei porti e delle spiaggie, e potranno pure esserne esentati per disposizione del Ministro della marina i battelli, che venissero armati all' estero per esservi addetti permanentemente alla pesca costiera entro limiti determinati** (**Cod. M. M. Art. 39 Capov. 1 e 2**)**. Per essere ammessi ad esercitare l'arte di barcaiuolo, condurre chiatte, pontoni, navicelle da diporto e qualunque altro galleggiante occorre una licenza dell'ufficio di porto (***Art. 187 Cod. M. M.***) e chiunque vorrà stabilire nei porti, nelle rade, nei seni, canali, fossi o stretti, servizii di piroscafi pel rimorchio delle navi dovrà munirsi di apposita licenza dell' autorità marittima ed uniformarsi alle prescrizioni dei relativi regolamenti (***Cod. M. M. Art. 190***). I battelli e le barche, addetti alla pesca costiera, al servizio dei porti e delle spiaggie o ad altro qualunque uso, devono essere provveduti di una licenza da rilasciarsi dagli uffici di porto circondariali e dipendenti ed anche dalle delegazioni di porto, le quali fossero espressamente a ciò autorizzate dal ministero nei termini o modi indicati colle altre successive disposizioni (***Art. 899 Reg.***) In ognuno di questi ufficii deve tenersi un registro (avente la relativa rubrica, quando il numero dei galleggianti inscrittivi lo richieda) in cui saranno inscritti con un numero progressivo (che dovrà essere dipinto in modo appariscente sui lati esterni del galleggiante, cioè a destra di prora ed a sinistra di poppa) e colla relativa denominazione, ove al proprietario sia piaciuto d' imporla, i battelli ed altri galleggianti, che si trovino nella circoscrizione territoriale del comune, in cui è stabilito l' uffizio, ed in quella delle delegazioni di porto designate dal capo di compartimento. L' inscrizione sarà determinata dal domicilio dei proprietarii o dal luogo ove stanziano i galleggianti. (***Art. 900 Reg.***) L'***Art. 901*** successivo dà le norme per l'esercizio di un sindacato da parte degli uffici di porto circondariali sui galleggianti del rispettivo circondario. L' ***Art. 902*** stabilisce il modo di comprovare la proprietà dei galleggianti ed il trasferimento di essa, e dell' annotazione nel relativo registro dei singoli trapassi di proprietà, che siano denunciati. L'***Art. 903*** prescrive la conservazione dei documenti presentati nell'archivio dell' ufficio di porto, che ha operato l' inscrizione o l'annotazione nel proprio registro e determina la maniera di procedere al passaggio del galleggiante da uno ad altro uffizio di porto. L' ***Art. 904*** dice che la stazatura regolare occorre solo pei galleggianti, che per la natura dell'esercizio, cui sono addetti, devono pagare tasse marittime, mentre per gli altri basta che sia annotata nel registro e nelle licenze la portata approssimativamente determinata dagli ufficii di porto senza veruna spesa e formalità. L'***Art. 905*** contempla i bastimenti addetti ad un esercizio promiscuo e quelli che siano indebitamente inscritti sul registro dei galleggianti, mentre sono permanentemente addetti ad esercizii, pei**

a favore delle navi di piccola portata, eccezioni alla regola, che l'esercizio del diritto di inalberare la bandiera imperiale dipende dalla previa inscrizione nel registro navale e dal rilascio del certificato. Ma, poichè in seguito a ciò fu adottata una linea di condotta troppo diversa nei singoli Stati, così la cosa fu più tardi regolata da una legge dell'Impero. La legge del 28 Giugno 1873, riguardante la registrazione e la denominazione delle navi mercantili, dispone infatti al § 1:

---

quali è prescritto l'atto di nazionalità. Nell'*Art. 906* sono esposti i casi in cui si procede alla cancellazione dei galleggianti dal registro d'inscrizione e nell'*Art. 907* sono date delle norme amministrative per provvedere alla compilazione della situazione del materiale galleggiante di ogni singolo compartimento. — Gli *Art. 908*, *909* si occupano delle licenze da rilasciarsi dall'ufficio del porto d'inscrizione, che deve essere sempre a bordo dei galleggianti, quando escono dai porti, rade o canali. L'*Art. 910* è relativo alle barche destinate alla pesca limitata sì del pesce che del corallo. L'*Art. 911* si riferisce al traffico pel trasporto di merci e passeggieri e nell'*Art. 912* si leggono le condizioni, che, a senso dell'*Art. 187* alinea *Cod. M. M.* si richiedono per avere l'autorizzazione di condurre, nell'interno dei porti e lungo le spiaggie, barche ed altri galleggianti, fatta eccezione pei piroscafi rimorchiatori e pei battelli addetti alla pesca limitata. Giusta gli *Art. 913*, *914*, ciascuna licenza ha lo stesso numero del galleggiante, cui si riferisce, è rilasciata solo dopo l'adempimento delle prescrizioni contenute nel precedente *Art. 900*, ed è intestata a colui che è autorizzato a dirigere il galleggiante per l'uso cui è addetto: le licenze cessano di essere valide col 31 Dicembre dell'anno in cui vengono emesse; gli *Art. 916* e *919* regolano il ritiro e la conservazione delle licenze scadute, che vanno rinnovate, e di quelle rilasciate ad un galleggiante, che venisse adoperato per un servizio, per cui fosse prescritto l'atto di nazionalità, o che venisse demolito, distrutto o trasportato all'estero. L'*Art. 917* prescrive la rinnovazione dell'annuale licenza anche ai galleggianti, che non sieno adoperati dai rispettivi proprietarii e siano tenuti in disarmo e fa eccezione solo per quelli che si trovassero chiusi in magazzini o tirati a secco su terreno di proprietà privata o comunale. L'*Art. 918* impone agli ufficii di porto una particolare vigilanza, affinchè niun battello eserciti la pesca limitata od il traffico senza essere munito della relativa licenza e della prescritta numerazione. L'*Art. 920* prevede il caso di passaggio durante l'anno di un galleggiante munito di licenza da diporto, di pesca limitata o di traffico interno dalla giurisdizione dell'ufficio, che emise la licenza, alla giurisdizione di un altro ufficio per effetto di vendita, trasferimento del domicilio del proprietario o per altra ragione. L'*Art. 921* riguarda il rilascio di una nuova licenza nel caso di smarrimento o di distruzione della prima. Gli *Art. 922-925* provvedono, in applicazione dell'*Art. 191 Cod. M. M*, all'ispezione delle piatte ed altri galleggianti di caricamento e scaricamento, a fine di decidere quali debbano essere demoliti o riparati, ed alla composizione della commissione, che vi deve procedere.

Da ultimo l'*Art. 490 Cod. Comm.* (già riferito a pagina 43 nota *a*) dice che i contratti di costruzione, di alienazione e di pegno delle navi minori non destinate ad uscire dai porti, dalle rade, dai fiumi, dai canali o dai laghi ed altre non provvedute di atto di nazionalità non hanno effetto verso i terzi, se non siano trascritti in un registro speciale presso le autorità e nelle forme designate con regio decreto.

Al § 17 della legge 25 Ottobre 1867, relativa alla nazionalità delle navi mercantili ed alla loro facoltà d'inalberare la bandiera imperiale, è sostituita la seguente disposizione:

Le navi aventi una capacità lorda non eccedente i 50 metri cubi possono esercitare il diritto di inalberare la bandiera dell'Impero anche senza la inscrizione nel registro navale ed il rilascio del certificato.

Con ciò queste navi di piccola portata sono solo liberate dall'obbligo della registrazione, ma non è loro tolto il diritto di richiedere che questa sia fatta. Però in tal caso esse vengono ad assumersi anche tutte le obbligazioni, che incombono alle navi registrate, ed in conseguenza sono in ispecial modo sottoposte eziandio alle disposizioni della legge 28 Giugno 1873 relativa alla denominazione delle navi.

Art. 439.

Nel caso di alienazione di una nave o di una parte di essa (carato) la convenzione intervenuta fra i contraenti, che la proprietà passi senz'altro all'acquirente, può, agli effetti dell'acquisto della proprietà, tenere luogo della tradizione, anche quando eventualmente questa fosse necessaria secondo i principii del diritto civile [*a*].

---

[a] *Ogni alienazione o cessione totale o parziale della proprietà o del godimento della nave dev'essere fatta per iscritto:* Nel Regno *può farsi per atto pubblico o per scrittura privata, ma non ha effetto rispetto ai terzi, se non è trascritta nei registri dell'ufficio marittimo, presso il quale la nave è inscritta:* All'estero *deve esser fatta nella cancelleria del regio consolato dinanzi all'ufficiale consolare e non ha effetto rispetto ai terzi, se non è trascritta nei registri del consolato. Il console deve trasmettere copia da lui autenticata dell'atto di alienazione all'ufficio marittimo, presso il quale è inscritta la nave. — In tutti i casi l'alienazione deve essere annotata sull'atto di nazionalità coll'indicazione se il venditore resti in credito del prezzo in tutto o in parte. Gli amministratori della marina mercantile e gli ufficiali consolari non possono ricevere e trascrivere l'atto di alienazione, se loro non viene presentato l'atto di nazionalità, salvo il caso preveduto nell'Art. 489. — Nel concorso di più alienazioni la data dell'annotazione sull'atto di nazionalità determina la preferenza* (*Cod. Comm. Art. 488*). *Gli ufficiali consolari in paese estero non possono ricevere gli*

L'acquisto della proprietà di navi non era precedentemente regolato da principii giuridici diversi da quelli relativi a qualsiasi altro oggetto. Era quindi necessaria la tradizione. Però era ritenuta sufficiente una tradizione simbolica, la quale consisteva secondo alcuni (Sentenze del Trib. Supr. d'Appello di Lubecca del 31 Dicembre 1839 e del 25 Novembre 1841: SEUFFERT's *Archiv* VIII N. 111; X N. 232) nella trasmissione dei

---

atti di alienazione delle navi, se non è provveduto al pagamento od alla sicurezza dei crediti privilegiati annotati sull' atto di nazionalità (*Cod. Comm. Art. 484*). *Se l' alienazione di una nave si fa nel Regno, mentre la nave è in viaggio per un paese estero, può convenirsi che l' annotazione sull' atto di nazionalità debba essere eseguita nella cancelleria del regio consolato del luogo, ove la nave si trova o per dove è diretta, purchè però il luogo suddetto sia dichiarato per iscritto contemporaneamente alla domanda di trascrizione del titolo. In questo caso l' amministratore della marina mercantile deve tosto trasmettere una copia del titolo da lui autenticata all' ufficiale consolare suddetto a spese del richiedente. — Il contratto non ha effetto rispetto ai terzi che dalla data dell' annotazione sull' atto di nazionalità* (*Cod. Comm. Art. 489*). *I contratti di... alienazione... delle navi minori non destinate ad uscire dai porti, dalle rade, dai fiumi, dai canali o dai laghi ed altre non provvedute di atto di nazionalità non hanno effetto verso i terzi, se non siano trascritti in un registro speciale presso le autorità e nelle forme designate con regio decreto* (*Cod. Comm. Art. 490*).

Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana potrà essere venduta a persone straniere, non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane, senza il permesso di dismissione della bandiera da concedersi nello Stato dall' autorità marittima ed all' estero dall' autorità consolare, dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo. (*Cod. M. M. Art. 48 § 2*).

Riguardo agli *Art. 876, 877, 881, 882 Reg.* **relativi alla trascrizione dell' atto di vendita, e sull' applicabilità o meno di essi, malgrado l'***Art. 488 Cod. Comm.***, nella parte in cui prescrivono l'atto pubblico, o la scrittura privata autenticata da notaio od accertata giudizialmente vedi nota a pag. 43-44 ed ASCOLI op. cit. n. 61.**

L' uffizio di porto competente trascrive immediatamente tanto a tergo dell' atto di nazionalità, quanto sulla matricola dei bastimenti e nella colonna corrispondente al bastimento, cui si riferisce l' atto, un sunto delle principali disposizioni dell' atto medesimo, la data di esso, e la data della trascrizione: queste indicazioni saranno firmate dall' ufficiale, che ha eseguita la trascrizione (*Art. 383 Reg.*). *Se la vendita ha luogo in paese estero, l' uffiziale consolare deve far trascrivere l' atto sul registro all' uopo stabilito ed a tergo dell' atto di nazionalità. Una copia autentica dell' atto di vendita sarà trasmessa al competente uffizio di porto, il quale provvederà per lo adempimento delle formalità del bollo, e della legalizzazione della firma dell' autorità consolare e quindi farà annotazione sulla matricola dei bastimenti dell' avvenuta vendita e relativa trascrizione all' estero, indicandovi la data ed il numero del registro consolare* (*Art. 385 Reg.*) *Nelle trascrizioni degli atti dovrà farsi espressa menzione, se il prezzo fu pagato in tutto o in parte, come altresì si dovrà tener conto delle cautele stipulate pel pagamento del prezzo medesimo o di parte di esso, laddove non risulti essere stato pagato all' atto della vendita* (*Art. 386 Reg.*) **L'***Art. 387 Reg.* **contiene tre moduli d' annotazioni di trascrizione, il primo per le vendite per scrittura privata, il secondo per quelle per atto pubblico, il terzo per l' annotazione in matricola di vendita seguita all'estero. — Giusta l'***Art. 389 Reg.* **gli atti di vendita stipulati all' estero relativi a bastimenti di nuova costruzione, già coperti di bandiera estera, i quali sono passati in proprietà di persone aventi le condizioni**

documenti riferentisi al diritto di proprietà dell'alienante, e secondo altri nello stesso perfezionamento del contratto di vendita (POEHLS, *Seerecht* I pag. 104; KALTENBORN, *Seerecht* I pag. 110; Cfr. anche l'*Allgemeine Preussische Landrecht* II, 8, § 1396).

Il progetto prussiano del Codice di Commercio (Art. 389) richiede per l'acquisto della proprietà un contratto giudiziario

---

prescritte dall' *Art. 40 Cod. M. M.*, sono dai regi uffiziali consolari parimente trascritti nel registro all'uopo stabilito. Dell'eseguita trascrizione i regi uffiziali consolari faranno annotazione sulla copia dell'atto da trasmettersi al ministero della marina e sul passavanti provvisorio da essi rilasciato ai bastimenti in luogo delle regolari carte di bordo. — Nel caso contemplato da quest' ultimo Articolo, *ove siano presentati ai regi uffiziali consolari atti traslativi di proprietà di tutto o di parte del bastimento, essi li trascriveranno nel modo prescritto e ne prenderanno nota sul passavanti provvisorio, che tiene luogo dell' atto di nazionalità* (*Art. 390 Reg.*). — I contratti di vendita scritti in lingua straniera e le sentenze per vendita pronunciate da tribunali stranieri devono possibilmente essere tradotti in lingua italiana o quanto meno francese per cura dei regi ufficiali consolari, cui sono stati presentati, dai quali è anche autenticata la traduzione: questi atti, se scritti in lingua straniera, che non sia la francese, devono, quando pervengono nello Stato, essere tradotti per cura delle parti da perito linguista nominato all' uopo con ordinanza dal presidente del tribunale del luogo, o, in mancanza, dal pretore (*Art. 408 Reg.*) *Intervenendo un atto di legale intimazione per parte dei terzi ad astenersi dal trascrivere atti traslativi o dichiarativi di proprietà di bastimenti..., gli uffizi di porto non ne terranno alcun conto ed eseguiranno per conseguenza la trascrizione, salvo alle parti di valersi del disposto dell'Art. 1934 Cod. Civ.* (*Art. 412 Reg.*) — *Se un solo atto contiene la vendita di due o più bastimenti inscritti al medesimo compartimento..., non è necessario che siano prodotte tante copie, quanti sono i bastimenti, cui l' atto stesso si riferisce, per operarne le relative inscrizioni* (*Art. 413 Reg.*) L'*Art. 414* successivo regola il modo di annotare i diversi bastimenti nel registro giornaliero e di fare le relative trascrizioni. — *Se gli atti di vendita.... sieno stipulati, mentre il bastimento è in viaggio e le parti abbiano convenuto che l' annotazione sull' atto di nazionalità debba essere eseguita dalla competente autorità marittima o consolare del luogo, in cui il bastimento si trova o a cui è diretto, gli uffiziali di porto nello Stato ed i regi uffiziali consolari all' estero possono trascrivere gli atti medesimi. In questo caso le parti interessate debbono farne domanda scritta, nella quale sarà indicato il luogo suddetto. Della stessa facoltà potranno gli interessati avvalersi all' estero richiedendo ad un regio ufficio consolare la trasmissione degli atti ad altro regio ufficio consolare del luogo, ove si trovi il bastimento per eseguirne la trascrizione* (*Art. 415 Reg.*) L'*Articolo 418 Reg.* dà le norme per la conservazione dei titoli presentati per la trascrizione.

Circa la tradizione, nel silenzio del legislatore, deve ritenersi in materia di navi applicabile l'*Art. 1448 Cod. Civ. It.*, a termini del quale la vendita è perfetta fra le parti e la proprietà si acquista di diritto dal compratore riguardo al venditore al momento, che si è convenuto sulla cosa e sul prezzo, quantunque non sia eseguita ancora la tradizione della cosa, nè sia pagato il prezzo. — Di fronte ai terzi, fu già rilevato (*Art. 483, 489 Cod. Comm.*) che la vendita non ha alcun effetto, se non è trascritta nei registri dell'ufficio marittimo, presso cui la nave è inscritta, ed annotata sull'atto di nazionalità.

o notarile: il progetto austriaco di diritto marittimo (§ 8) dichiara applicabili i principii del comune diritto civile: nè l'uno nè l'altro contiene disposizioni relative al contratto stesso di alienazione, quale fonte di rapporti obbligatorii. Il progetto delle disposizioni concernenti il registro navale, redatto dal relatore della Conferenza di Amburgo, richiede l'atto scritto per la validità del contratto di alienazione, ma però non stabilisce alcun ulteriore requisito per la trasmissione della proprietà. L'Art. 391 dice infatti in proposito:

Un contratto, col quale sia trasferita la proprietà di una nave inscritta nel registro navale o di una quota parte di essa, non è valido, se non è redatto per iscritto.

Per l'acquisto della proprietà non è necessaria la tradizione.

In contrario fu però osservato che questa disposizione contraddiceva col comune diritto marittimo germanico fin allora in vigore e collo spirito delle altre parti del Codice di Commercio già state deliberate, come pure coi bisogni della pratica, inquantochè i proprietarii spesso (specialmente in tempo di guerra) hanno interesse a concludere un contratto di alienazione di una nave, che si trovi all'estero, ma ciò avviene per mezzo di corrispondenza, alla quale però non può essere attribuito il carattere e l'importanza di un documento (Prot. IV pagina 1693 e seg.) In seguito a tale obbiezione fu deliberato di togliere l'Alinea 1: ed in conseguenza per quei contratti di alienazione, che costituiscono atti di commercio, giusta l'Art. 317 Cod. di Comm., fu tolta qualsiasi formalità, e per tutti gli altri furono dichiarate applicabili le disposizioni del diritto civile.

Il progetto del relatore della Conferenza di Amburgo (cit. Art. 391) prescinde in modo espresso dalla tradizione, quale requisito per il trapasso della proprietà. L'aver eliminato il primo alinea dell'Art. 391 porse innanzi tutto occasione di deliberare circa i requisiti pel trasferimento della proprietà. Si propose primieramente di prescrivere, come nel progetto prussiano, un atto giudiziario o notarile, per la considerazione che appunto nel commercio marittimo importa assai, nel caso di alienazione di navi, di stabilire il momento in cui avviene

il trapasso di proprietà e di possedere un documento, che valga a fornire la prova di tale momento. Questa proposta però non fu approvata. Tanto meno, col togliere l'Alinea 2 del citato Art. 391, fu ristabilito il requisito della tradizione, imperocchè fu osservato che essa riesce impossibile, o quanto meno presenta gravi difficoltà ogniqualvolta la nave da alienarsi non si trova in prossimità dei contraenti, bensì in viaggio (*in transitu)* od in un porto straniero. D'altra parte non si volle lasciare semplicemente il citato Alinea 2 dell'Art. 391 e non si dichiarò che il contratto di alienazione basti da solo ad operare la trasmissione della proprietà. Si preferì invece adottare il sistema intermedio: cioè si lasciò sussistere, come regola, che in conformità al vigente diritto comune od al diritto particolare dei singoli Stati, sia necessaria la tradizione ovvero la tradizione simbolica, ma nello stesso tempo si concedette ai contraenti il diritto di convenire fra loro che la proprietà sia trasferita senza un qualsiasi ulteriore atto legale (Prot. IV Pag. 1698-1711; VIII Pag. 3702 e seg.) (1)

---

(1) Nella giurisprudenza e nella dottrina inglese l'atto di vendita (*bill of sale*) viene indicato come la forma adottata per la trasmissione della proprietà di navi e di parti di navi, giusta un universale diritto consuetudinario delle nazioni esercitanti il commercio marittimo (vedi ABBOTT. pag. 3; MACLACHLAN pag. 32). È ben vero che quasi tutte le legislazioni straniere richiedono pel contratto di vendita l'atto scritto, quando non stabiliscano nessun ulteriore requisito di forma. La maggior parte di esse prescrive però altre formalità. L'atto scritto è richiesto dal Codice di Commercio portoghese (art. 1290 — per le navi di oltre sei tonnellate), dal diritto marittimo della Finlandia (art. 8) e dal diritto inglese per le navi non registrate (ABBOTT. pag. 2 e seg. MACLACHLAN pag. 25 e seg., pag. 32). Nel caso di alienazione di navi inglesi registrate fatta a persone, che possono essere proprietarie di tali navi (le norme a ciò relative si trovano nel *Merchant Shipping Act* del 1854 *Sect.* 55 e seg.) il *bill of sale* deve essere conforme alle disposizioni date da questa legge, cioè deve contenere un'esatta descrizione della nave, il riconoscimento di aver ricevuto il prezzo pattuito e la dichiarazione di trasmettere la nave o le parti determinate di essa; deve inoltre essere sottoscritto dall'alienante in presenza di un testimonio almeno. L'acquirente deve del pari fare, nella forma stabilita dalla legge, la dichiara-

2. La facoltà concessa dalla legge ai contraenti di pattuire che il trapasso della proprietà non dipenda dalla tradizione, non è subordinata ad alcuna condizione o requisito: essa compete loro in ogni caso, nè rileva che la nave si trovi in viaggio, od in un porto, senza distinguere se questo porto sia straniero o nazionale od anche lo stesso porto di origine: infatti la disposizione della legge non fa distinzioni fra i diversi casi possibili.

3. Naturalmente non occorre che nel contratto di alienazione sia detto in modo espresso che ne debba derivare « il trapasso della proprietà »; basta che i contraenti adoperino delle espressioni, dalle quali debba necessariamente dedursi una tale intenzione. In conformità a tale principio il Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero ha trovato un trasferimento della proprietà nelle parole: « Io trasmetto e cedo a B.

---

zione che esistono i requisiti per la registrazione, appunto come pretende la legge dal primo proprietario di una nave (nuova). Dopo ciò si procede all'inscrizione nel registro navale (*Sect.* 55-57). Ciò serve però anche per regolare i rapporti di proprietà, *except on evidence of fraud or of the invalidity of the bill of sale to him, or of the existence of an equitable title by his own authority in another* (Cfr. in generale ABBOTT. pag. 47 e seg.; MACLACHLAN pag. 25 e seg., pag. 32 e seg.) Anche secondo il diritto vigente agli Stati Uniti occorre (riguardo alle navi registrate) per la trasmissione della proprietà l'inscrizione nel registro navale, la quale viene fatta in base ad un *bill of sale* (KENT 10 Ediz. II pag. 790). Il Codice di Commercio olandese (art. 309), l'italiano (art. 475), quello per la Repubblica Argentina (art. 1015 per navi di oltre sei tonnellate) e quello per la Repubblica del Chilì (Art. 830 per navi di oltre 10 tonnellate) richiedono un atto scritto, che viene trascritto nei registri pubblici a ciò destinati; il Codice brasiliano (art. 468) prescrive del pari un atto pubblico e la registrazione per le navi, che servono pella navigazione in alto mare. Il Codice di Commercio spagnuolo (art. 585 e seg.) non fa dipendere la trasmissione della proprietà dalla redazione di un atto pubblico, ma non ammette che si possa altrimenti fornire la prova di tale trasmissione. Il diritto francese (*Code de commerce* art. 195) dispone: *La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée.* Però l'atto scritto non è, secondo l'opinione prevalente, necessario per la validità della alienazione

senza riserva la parte sovra indicata con tutti i diritti ad essa inerenti, e dichiaro di aver ricevuto il pagamento del prezzo a pronti contanti » (*Entsch.* IV Pag. 309 e seg.)

4. Che nessuna formalità sia richiesta per questa convenzione lo si deduce dal fatto che la legge, dove si trattava di stabilire le condizioni per il trapasso della proprietà, ha prescritta solamente una convenzione, cioè un semplice *pactum* non accompagnato da alcuna formalità: e non occorre di far anche osservare che la stessa Conferenza di Amburgo ha in modo espresso attribuito a questa convenzione il carattere di « una manifestazione, sia pure fatta a viva voce della volontà dei contraenti » (Prot. IV Pag. 1772 Cf. Pag. 1703). Come già il GOLDSCHMIDT (*Handelsrecht* I Pag. 806 not. 18) ha rilevato, non è esatta l'affermazione del MAKOWER (*Kommentar* not. 15 *b* all'Art. 439) che l'Art. 439 abbia voluto lasciare in-

---

(*ad substantiam*), ma solo occorre per la prova (*ad probationem*). Questa non può quindi essere fornita per mezzo di testimoni, dei libri di commercio, della corrispondenza e simili (e solo riguardo alla corrispondenza fu sostenuta l'opposta opinione), ma, secondo un' opinione molto diffusa, potrebbe esserlo col deferire un giuramento. (CAUMONT pag. 751 e seg. n. 45; CRESP-LAURIN I pag. 244-260; DESJARDINS I pag. 154-156; RUBEN DE COUDER V pag. 517 e seg. n. 114-118 e gli autori ivi citati.) Di fronte ai terzi l'alienazione ha effetto però solo dopo *la transcription de l'acte de vente sur les registres de l'administration* (della dogana) *e l'annotation au dos de l'acte de francisation;* solo colui che per mezzo di questa risulta proprietario è considerato tale di fronte ai terzi. Ciò è richiesto della giurisprudenza in base al combinato disposto dell'art. 17 della legge 27 *Vendémiaire* anno II cogli art. 193, 196, 226 del *Code de commerce* (Vedi CAUMONT loc. cit. LAURIN in CRESP pag. 265 e seg. nota 52; DESJARDINS pag. 159 e seg, COUDER V pag. 519 e seg. n. 122-126 e gli autori ivi citati). Viene ammessa un'eccezione a tale regola solo nel caso in cui al terzo fosse nota l'alienazione. — Il diritto belga corrisponde a quello francese. L' art. 2 al. 1 del *Code de commerce* II dell' anno 1879 è una letterale ripetizione del citato alinea del *Code de commerce* francese; l'alinea 3 dello stesso articolo aggiunge però: *„L' acte est transcrit en entier sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. Jusque là il ne peut être opposé aux tiers, qui auraient contracté sans fraude.*

determinata la forma di questa convenzione, e che perciò, solo quando il contratto di vendita costituisca un atto di commercio, basti una convenzione anche verbale, ma che negli altri casi debbano applicarsi le disposizioni generali di diritto civile relative alla forma dei contratti, come pure quelle delle leggi particolari dei singoli Stati, che regolino la materia. La convenzione può quindi essere fatta sì a voce come per iscritto ed in ispecial modo per via di corrispondenza; essa può essere connessa coll'atto di alienazione od essere posta in essere solo posteriormente (Prot. IV, Pag. 1705).

5. Il principio sancito dall'Art. 439 vale, in conformità alle disposizioni del Codice in generale, soltanto per le navi destinate al commercio di navigazione marittima, ma certamente anche per quelle che fossero a ciò destinate solo transitoriamente (Prot. VIII pag. 3712).

5. La parola « *sofort* » (subito) significa esclusivamente « senz'altro » « senza che occorra una tradizione ». Non deve dirsi quindi che non si possa far dipendere anche il trapasso della proprietà dal verificarsi di una condizione (p. es. dalla accettazione della cambiale data in pagamento) o da un termine (*dies*). È detto cioè soltanto che la tradizione può essere surrogata dalla suesposta convenzione. Come è di intuitiva evidenza, che la tradizione, la quale secondo l'accordo intervenuto nel concludere l'alienazione doveva effettuarsi incondizionatamente, non potrebbe essere sostituita da una convenzione condizionata circa il trapasso di proprietà, che avverrebbe senza di essa, così viceversa deve dirsi anche che, dove la tradizione deve aver luogo *sub die* o *sub conditione*, a questo termine od a questa condizione è soggetta anche la convenzione in esame. Non si può affermare con sicurezza se della stessa opinione sia stata la maggioranza della Conferenza d'Amburgo, la quale ricusò sia di togliere la parola « *sofort* » sia di surrogarla colle parole « in forza della convenzione ». Nella Conferenza si erano manifestate tre opinioni. La prima mirava a stabilire che colla parola « *sofort* » venivano ad essere dichiarate inefficaci le convenzioni relative al trapasso di proprietà, subordinate ad una condizione o ad un termine: ma che, tale non essendo l'intenzione della Conferenza, la parola doveva togliersi. La seconda opinione attribuiva alla parola il medesimo significato, ma riteneva l'esclusione delle conven-

zioni *sub die* o *sub conditione* necessaria per considerazioni pratiche e conforme alla vera, quantunque non manifestata in modo espresso, volontà della Conferenza. Secondo una terza opinione colla parola « *sofort* » non veniva decisa la questione « se le convenzioni *sub conditione* abbiano l'efficacia di sostituire la tradizione », mentre anzi quella parola esprimeva soltanto il contrapposto fra le convenzioni, cui essa si riferisce, colle quali « il trapasso di proprietà è realmente compiuto » e quelle convenzioni (compravendita etc.), dalle quali deriva esclusivamente un'azione, in forza della quale l'attuale proprietario si obbliga a trasmettere in avvenire la proprietà ». (Prot. IV Pag. 1704, 1772 e seg. VIII Pag. 3702. GOLDSCHMIDT *Handelsrecht* I Pag. 807 Nota 19).

6. La convenzione non deve del resto riguardarsi come una forma della trasmissione del possesso (Prot. IV Pag. 1710 Cf. Pag. 1703). Il possesso deve perciò essere acquistato a parte: la qual cosa, presupposto che la nave non sia posseduta da persona diversa dall'alienante o dal rappresentante di lui, si effettuerà assai facilmente per mezzo di un rappresentante, di regola per mezzo del capitano.

Art. 440.

In ogni caso di alienazione di una nave o di una quota parte di essa ciascun contraente può esigere che a constatare tale alienazione gli sia rilasciato a proprie spese un atto autentico [*a*].

Nel diritto comune prima vigente l'alienazione di navi non era subordinata a regole diverse da quelle stabilite per le altre cose (MITTERMAIER, *Privatrecht* II Pag. 756; JACOBSEN, *Seerecht* Pag. 38; BESELER, *Privatrecht* I Ediz. III Pag. 464; Cfr. KALTENBORN, *Seerecht* I Pag. 110 e seg.). Lo stesso principio era espressamente riconosciuto anche nel § 1395 II, 8 del *Preussische Landrecht*. Molte leggi particolari richiedevano però, al pari delle legislazioni straniere, (Vedi sopra la nota all'Art. 439) che il contratto fosse fatto per iscritto, e ciò spe-

[*a*] V. nota precedente all'*Art. 439*.

cialmente pel motivo che in questo atto si faceva consistere la tradizione simbolica necessaria per la trasmissione della proprietà (Cfr. POEHLS *Seerecht* I Pag. 103 e seg., pag. 139; KALTENBORN *Seerecht* I Pag. 110 e seg.) Il Codice di Commercio germanico non ha prescritta una determinata forma pel contratto di alienazione, sicchè questo, quando costituisca atto di commercio, è obbligatorio anche prescindendo da qualsiasi formalità, in caso contrario è soggetto alle disposizioni del diritto civile (comune o particolare). Se il Codice concede a qualunque dei contraenti il diritto di pretendere nel caso di un'alienazione volontaria, come risulta dalla rubrica sotto la quale è posto l'articolo (Prot. VIII pag. 3703), un atto scritto, questo deve costituire un mezzo di prova pel caso in cui le parti abbiano un interesse a dimostrare di avere o di non avere più la proprietà della nave o di una parte di essa. Perciò anche il rilascio del documento non può essere richiesto appena perfezionatosi il contratto di alienazione, ma solo dopo che abbia avuto luogo realmente la trasmissione della proprietà. Ciò si deduce anche dalla circostanza che la legge parla di un documento relativo non al contratto di alienazione, ma all'alienazione (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XXIV Pag. 47).

Il documento dev'essere autenticato, affinchè acquisti il carattere di un *instrumentum publicum.* Questa autenticazione può essere fatta però sì dal giudice o da un notaio come pure, dove la legge particolare dello Stato lo permetta in generale, da un'autorità amministrativa (Prot. VIII Pag. 3703).

Art. 441.

Quando è alienata una nave od una parte di essa, mentre la nave si trova in viaggio, nei rapporti fra l'alienante e l'acquirente, devesi, in difetto di una convenzione in contrario, ritenere che all'acquirente tocchi il guadagno del viaggio in corso e che la perdita resti a suo carico [a].

---

[a] Nel nostro diritto non si trova una disposizione corrispondente. Quando le parti (il che avverrà di rado) nulla avranno espressamente convenuto in pro-

L'opinione di annoverare fra i *fructus civiles* il profitto di un viaggio era già stata precedentemente sostenuta da alcuni autori. Però questi ritenevano che nel caso di vendita d'una nave in corso di navigazione si dovesse procedere fra l'alienante e l'acquirente ad una ripartizione *pro rata temporis* sia del guadagno, sia della perdita del viaggio in corso (WEDDERKOP, *Introductio in ius nauticum* III, 2 § 9; *Sammlung von Entsch. in Rostock' schen Rechtssachen*, 2 Serie, Pag. 175). Al contrario alcune legislazioni particolari stabilirono il principio che, in difetto di una diversa convenzione fra le parti, all'alienante spetti un diritto esclusivo al nolo relativo al viaggio (*Preuss. Landrecht* § 1401 II, 8).

La disposizione del progetto prussiano del Codice di Commercio (Art. 391 al. 2) corrispondente all'articolo in esame:

« *Anche il nolo del viaggio già intrapreso devesi considerare come un accessorio della nave.* »

era stata adottata, in considerazione della pratica del commercio (motivi del progetto prussiano pag. 218). Ma anche il principio che il profitto del viaggio in corso spetti all'acquirente della nave è conforme ai principii di diritto. È evidente che il nolo deve considerarsi come *fructus civiles*. Finchè questi possono essere ritenuti come *pendentes*, devono essere trasmessi all'acquirente come parti della cosa, che forma l'oggetto principale del contratto. Essi cessano di essere *pendentes* solo nel momento in cui il proprietario della nave li ha guadagnati; ciò si verifica alla fine del viaggio, cui si riferisce il nolo in questione. Non si può dire infatti che per ogni parte già compiuta del viaggio debba ritenersi guadagnata una parte proporzionale del nolo. Imperciocchè il noleggiatore paga il nolo non pel trasporto in generale delle merci, ma solo allo scopo che queste siano trasportate al luogo di destinazione. I principii, che regolano il nolo proporzionale al cammino percorso, sono applicabili soltanto ai casi, pei quali furono stabiliti. Nè a confutare tale opinione vale l'argomento che i fitti e le pigioni secondo il diritto romano (L. 13 § 11 *Dig. de actionibus emti*

posito, la questi ne dovrà dunque decidersi nei singoli casi, avuto riguardo al momento in cui, giusta l'*Art. 1448 Cod. Civ.* sopra riferito, ha luogo il passaggio della proprietà dal venditore al compratore.

venditi XIX, 1) non toccano al compratore, poichè essi sono un equivalente pel tempo dell'uso della cosa. Naturalmente si presuppone che durante il viaggio non solo sia stato concluso il contratto di alienazione, ma che anche la proprietà della nave sia stata trasmessa.

Ma in tal caso è naturale che, come il *commodum*, spetti all'acquirente anche la perdita subita dalla nave durante questo viaggio, poichè le spese, non compensate dal profitto ricavato dal viaggio, hanno lo stesso carattere di danni sofferti dalla nave e devono riguardarsi come deteriorazioni di questa. Nello stesso modo che queste ultime sono a carico dell'acquirente, quando non siano derivate da colpa dell'alienante, così lo sono dunque anche le prime. Tale deve reputarsi essere stata eziandio l'intenzione delle parti, poichè secondo la pratica del commercio deve presumersi che, se una nave è acquistata durante un viaggio, l'acquirente abbia voluto subentrare in tutta l'intrapresa, per effettuare la quale la nave è partita. (Motivi Pag. 217 e seg. Prot. IV Pag. 1490-1492, 1636-1638, 1652. VIII Pag. 3705, 3738). È quindi irrilevante per l'applicazione del principio che l'alienazione sia stata fatta di tutta la nave o di una quota parte soltanto di essa. Naturalmente è in facoltà dei contraenti di pattuire diversamente circa il trapasso all'acquirente dei profitti e delle perdite derivanti dal viaggio in corso e di disapplicare in questo modo la legge. (1)

---

(1) Le legislazioni straniere divergono dal Codice di Commercio generale germanico sotto varii punti di vista e sono diverse fra di loro. Secondo il diritto inglese la questione se la vendita si estenda anche al nolo è considerata una *quaestio facti* (Vedi Maclachlan pag. 18). I giureconsulti francesi attribuiscono all'alienante il nolo fino al momento in cui fu conchiuso il contratto di alienazione (applicando per analogia l'art. 1614 del *Code Civile)* e del pari pongono a carico di lui le spese e le perdite eventuali, mentre dal momento della conclusione del contratto sì il guadagno come la perdita spettano all'acquirente, salvo naturalmente il caso in cui le parti abbiano pattuito diversamente (Delamarre e Lepoitvin V n. 101; Desjardins I pag. 164 e seg.). Solo se la vendita è stata fatta *à toutes chances* il rischio del viaggio resta completamente a carico dell'acquirente. Al contrario il Codice di Commercio spagnuolo (art. 595) ha adottato lo stesso criterio del germanico. Esso attribuisce al compratore, in mancanza d'una convenzione in contrario fra le parti, il nolo che

Art. 442.

L' alienazione di una nave o di una parte di essa non produce alcun mutamento nelle obbligazioni dell' alienante verso i terzi [a].

L'Art. 441 regola solo i rapporti fra l' alienante e l' acquirente, ma non quelli fra questi e terze persone. I rapporti di credito e debito, che sussistono fra l'alienante e terze persone, non subiscono alcuna modificazione in conseguenza dell' alienazione, come questo articolo dice appunto riguardo ai rapporti di debito. Qualora le obbligazioni gravino esclusivamente la nave, passano naturalmente all'acquirente, tolti i casi in cui siano applicabili le eccezioni stabilite dagli art. 76 e seg. Così quest' ultimo può essere convenuto pel contributo nell' avaria generale per la parte riguardante la nave anche quando il caso d'avaria si sia verificato sotto il possessore precedente.

Art. 443.

Sono considerati accessorii d' una nave tutte le cose, che sono destinate all' uso permanente di essa nella navigazione marittima.

Sono considerate tali specialmente le imbarcazioni.

---

la nave guadagna nel viaggio dal momento in cui ha ricevuto l'ultimo carico. (Non costituisce alcuna eccezione il fatto che il nolo resti al venditore, quando la nave abbia già raggiunto il porto di destinazione, allorchè fu conchiuso il contratto). Così pure la legge marittima finlandese (art. 8) concede all'acquirente il nolo netto guadagnato fino al momento della trasmissione della proprietà.

---

[a] Il Codice di Commercio nulla dice in proposito, mentre tale disposizione, per quanto riguarda le obbligazioni personali dell' alienante, deriva anche dai principii generali di diritto. Ma dal giorno, in cui la vendita, debitamente registrata ed annotata nell'atto di nazionalità, ha acquistata efficacia anche di fronte ai terzi, la nave deve essere considerata come non facente più parte del patrimonio del venditore, fatta eccezione pei crediti privilegiati, come dice l'*Art. 879 Cap. Cod. Comm.*

In caso di dubbio gli oggetti, che sono compresi nell' inventario della nave, sono considerati accessorii di essa [a].

1. La nave è una *res connexa*, una struttura complessa, come dice il Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero: (*Entsch.* I Pag. 190). Quindi tutto ciò che appartiene ad una nave è riguardato parte di essa. Perciò non solamente la chiglia (che i Romani reputavano la parte principale della nave: L. 61 *Dig. De rei vindicatione* VI, 1) gli assiti, le aste, i baglii di coperta, la fasciatura metallica ecc., ma anche gli alberi, le antenne, i timoni (L. 44 *Dig. De evictionibus* XXI, 2), il sartiame, le vele, le macchine (nelle navi a vapore) ecc., poichè senza tutte queste cose non si può concepire una nave in generale, nello stesso modo di una casa senza porte e finestre, per il che infatti i Romani chiamano gli oggetti di questa natura *quasi membra* della nave.

2. Gli accessorii d' una nave si distinguono dalle parti di essa, perchè hanno una esistenza loro propria. (1)

---

(1) Questa distinzione fra parte ed accessorio non sempre è stata fatta dalle leggi e dagli autori. I giureconsulti francesi distinguono fra *coque* o *corps du navire*, cioè la chiglia *(avec ses bas-mâts, ses porte-haubans et ses chaînes ou lattes de porte haubans)* e gli *agrès et apparaux*. Fra

---

[a] *Fanno parte della nave le imbarcazioni, gli attrezzi, gli arredi, le armi, le munizioni, le provviste ed in generale tutte le cose destinate all' uso permanente di essa, ancorchè siano temporaneamente separate* (*Cod. Comm. Art. 480 Capov.*). Vedi nel Regolamento *Capo XVII Sez. 2 Art. 536-542* gli attrezzi, corredi e istrumenti, di cui devono essere muniti i bastimenti, facendo distinzione fra quelli a vela e quelli a vapore, e tenendo conto pei primi, se siano destinati a viaggi di lungo corso al di quà od al di là dei Capi Horn e di Buona Speranza, od a viaggi di grande cabotaggio, ovvero nel Mediterraneo: e per quelli a vapore distinguendo, se fanno viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo. Il *Capo XVIII* dello stesso Regolamento *Art. 548-587* contiene le condizioni speciali richieste pei bastimenti addetti al trasporto dei passeggieri, e tratta in sezioni separate di quelli che fanno viaggi di lunga navigazione e di quelli che trasportano passeggieri per viaggi di breve navigazione.

La presunzione stabilita dal Codice germanico per gli oggetti compresi nell' inventario della nave, benchè non espressamente riconosciuta presso di noi, risulta indirettamente dalle parole « ed in generale tutte le cose destinate all' uso permanente della nave » mentre l'inventario sarà appunto nella pluralità dei casi il modo più sicuro per determinare in caso di dubbio quali cose sieno state dal proprietario destinate all'uso permanente della nave ed in conseguenza debbano considerarsi accessorii di essa.

Il Codice si è limitato riguardo ad essi a ripetere esclusivamente il concetto, che degli accessorii in genere viene dato nel diritto civile. Esso ha rinunciato a fare un'enumerazione dei singoli oggetti ed ha ommesso persino di dare degli esempi. Se malgrado ciò è fatta espressa menzione delle imbarcazioni, la ragione di ciò sta nel fatto che tanto nel diritto romano (L. 29 *Dig. De instructo legato* 33, 7; Cfr. L. 44 *Dig. De evictionibus* 21, 2) quanto nel diritto moderno le opinioni erano divise (1). Ma la legge col menzionare esplicitamente le imbarcazioni non ha voluto dire che esse in tutti i casi costituiscono un accessorio della nave, sulla quale si trovano. Ciò si deduce abbastanza chiaramente dal modo, con cui il legislatore si espresse all'Al. 2 « Sono considerati tali » « *Dahin gehören* » poichè con questo venne a dire: Le imbarcazioni fanno parte delle cose contemplate nell'alinea primo, cioè di quelle che, quando sono destinate all'uso permanente della nave durante la navigazione marittima, acquistano la qualità di accessorii. (Cfr. Prot. VIII Pag. 3705).

Inoltre possono essere annoverate fra gli accessorii le ancore, le catene delle ancore, la bussola, il *log* (istrumento che serve a misurare la velocità della nave) e cose simili: così pure i cannoni (2), che si trovano permanentemente sulla

---

questi essi annoverano tanto *les accessoires, qui ne pourraient être détachés du navire, sans le briser, comme les mâts et le gouvernail*, quanto *les objets, qui y sont seulement attachés, ou même qui sont seulement affectés à son service, telles que les vergues, les poulies, les cabestans, les ancres etc.* (Cfr. Cresp-Laurin I pag. 54 e seg.; Desjardins I pag 81). Ma sì il diritto romano (Cfr. L. 44 *Dig. de evictionibus*, 21, 2; L. 8 § 1 *Dig. de rei vindicatione*, 6, 1; L. 242 § 2 e L. 245 *Dig de verborum significatione*, 50, 16), come anche le legislazioni più recenti (vedi appunto riguardo alla nave il § 91 *Preuss. Allgemeine Landrecht* I, 2) hanno replicatamente confusi insieme i concetti di parte e di accessorio, il che è senza dubbio un sistema pratico, inquantochè sì la parte come l'accessorio seguono il tutto, cioè la cosa principale alla quale sono connessi.

(1) Oggigiorno anche nei diritti stranieri prevale l'opinione di considerare le imbarcazioni come accessorii della nave. Vedi Cresp-Laurin I pag. 56 e seg. Desjardins I pag. 81 e seg.; Abbott. pag. 3; Cfr. Maclachlan pag. 16 e seg.)

(2) Tale è anche l'opinione oggi prevalente fra gli scrittori francesi Cresp-Laurin I pag. 54 e seg.; Desjardins I pag. 82.

nave per difesa, come per dare dei segnali. Secondo il concetto della legge non sono accessorii della nave le cose non destinate ad un uso permanente di essa, ma solo per un determinato viaggio, come la zavorra (1) e le munizioni (2), quelle che non servono alla nave, bensì all'equipaggio od ai passeggieri, come i viveri (3), oppure che si trovano a bordo per uso del capitano, affinchè gli riesca più facile condurre bene la nave, come il cronometro, il cannocchiale, le carte idrografiche (4) (questi oggetti naturalmente anche allorquando il capitano sia il solo proprietario della nave) od anche gli oggetti, che vengono usati dall'equipaggio, p. es. gli attrezzi per fare la pesca (5).

La prova che una determinata cosa è un accessorio deve fornirsi per mezzo di periti; però la legge ha stabilita una presunzione pel caso di dubbio e deduce tale presunzione dall'essere la cosa compresa nell'inventario della nave (Prot. VIII

---

(1) Ciò è del pari riconosciuto nelle decisioni inglesi (ABBOTT. pag. 4 MACLACHLAN pag. 17).

(2) Le opinioni degli autori francesi sono discordi a questo riguardo. Alcuni, come il PARDESSUS III n. 599, negano che siano un accessorio, altri, come il LAURIN in CRESP I pag. 55, la pensano diversamente. Il LAURIN richiama il *Code de commerce* art. 200, inquantochè quì riguardo al sequestro le *munitions, chaloupes, canots, agrès, ustensiles* sarebbero del tutto pareggiate). Così pure il BEDARRIDE I n. 41; il DUFOUR II n. 527; ed il DESJARDINS I pag. 82, poichè essi rilevano solo in modo espresso che si presuppone che la munizione non si trovi sulla nave a titolo solamente provvisorio.

(3) In Francia si inclina di preferenza a negare a questi la qualità di accessorii. (Cfr. DESJARDINS I pag. 82 e seg.) Vedi però LAURIN in CRESP I pag. 56 e seg. con richiamo all'art. 200 *Code de comm.*)

(4) In questo senso pure ha deciso il Tribunale di Commercio di Marsiglia il 28 Dicembre 1875 *(Recueil de Marseille* 1876, I, 160). Così anche il DESJARDINS I pag. 83.

(5) I Tribunali inglesi consideravano come accessorii delle navi da pesca gli attrezzi necessarii alla pesca, quando si trattava di stabilire il valore, fino a concorrenza del quale l'armatore poteva essere convenuto nel caso di responsabilità limitata giusta la *st.* 53 *George* III c. 159; al contrario non facevano ciò, quando si trattava di un'assicurazione *on the ship with her tackle, apparel, furniture etc.* ABBOTT. pag. 3; MACLACHLAN pag. 17; ARNOULD *Marine Insurance* (4 ediz.) I pag. 20.

Pag. 3704). Naturalmente in un caso concreto la qualità di accessorio può essere assunta anche in forza di disposizione privata (1).

Art. 444.

Nel senso di questo Libro V una nave, divenuta inabile alla navigazione, è considerata:

1.° irreparabile, se la riparazione di essa è affatto impossibile, oppure non effettuabile nel luogo, in cui la nave si trova, o quando non si possa neppure trasportarla nel porto, dove la riparazione potrebbe essere fatta;

2.° immeritevole di riparazione, quando le spese per ripararla, senza fare la deduzione fra il vecchio ed il nuovo, eccederebbero i tre quarti del suo valore precedente.

Se l'innavigabilità si verifica durante un viaggio, si considera quale valore precedente quello che la nave aveva all'atto di intraprendere il viaggio; negli altri casi quello che la nave, prima di divenire innavigabile, aveva od avrebbe dovuto avere, qualora fosse stata armata in modo conveniente [a].

1. È necessario di stabilire le condizioni richieste, acciochè una nave possa essere dichiarata irreparabile od immeritevole di riparazione, avuto riguardo all'interesse, che possono avere a ciò l'armatore (Art. 473), le persone dell'equipaggio (Ordinanza per la gente di mare del 27 Dicembre 1872 § 56), il caricatore (Art. 630, 632, 669) e gli assicuratori, i quali sono obbligati a riconoscere anche di fronte al capitano ed agli armatori la vendita, cui abbia dato luogo tale innavigabilità (Art. 877).

---

(1) Vedi la legge francese del 10 Dicembre 1874 *sur l'hypotèque maritime* art. 4 Cfr. *Code de comm.* art. 315, 334.

---

[a] *Cod. Comm. Art. 632. L'abbandono delle cose assicurate può esser fatto nei casi... 5° di inabilità alla navigazione, se la nave non può essere riparata, o se le spese necessarie per alzarla, ripararla e metterla in istato di riprendere la navigazione ascendono ai tre quarti almeno del suo valore assicurato.*

2. La legge distingue due specie di irreparabilità. 1. La riparazione è affatto impossibile (irreparabilità assoluta): 2. essa non è possibile in causa delle circostanze verificatesi nel caso concreto (irreparabilità relativa) (1). Si ha l'irreparabilità assoluta non solo allora quando la nave è divenuta una cosa informe, ma anche « quando le congiunture di essa sono così sfasciate e le sue parti sono sconquassate o tanto danneggiate, che soltanto una nuova costruzione, fatta sia pure coll'utilizzare una parte del vecchio materiale, può rimettere la nave in grado di riprendere il mare ». L'irreparabilità relativa ha il suo fondamento nelle speciali condizioni del luogo, in cui dovrebbe farsi il riattamento della nave per sè stessa riparabile, cioè nella mancanza nel luogo, in cui giace la nave, dei mezzi necessari per la riparazione (scali, docks, materiali, operai, etc.) e nello stesso tempo nell'impossibilità di trasportare la nave in un luogo, ove la riparazione sarebbe effettuabile (*Entsch. des R. O. H. G. XVI N. 31 Pag. 106*) come pure nell'impossibilità di procurarsi i danari necessari per procedere alla riparazione.

3. Il concetto della non convenienza di riparare si fonda sulla considerazione, che debbasi abbandonare il proposito di riparare la nave, quando il restauro di essa, in causa del suo cattivo stato, deve ritenersi una misura dissennata (2). Un tale

---

(1) Vedi le *Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen* (le condizioni generali di assicurazione marittima) del 1867 § 131.

(2) Il *Code de commerce* francese (Art. 389) e quello belga (Art. 222) danno il concetto dell'*innavigabilité* colla seguente disposizione relativa al diritto di abbandono, che compete all'assicurato nell'assicurazione del corpo della nave: *Le délaissement à titre d' innavigabilité ne peut être fait, si le navire échoué peut être relevé, réparé et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.* I giureconsulti francesi fanno però distinzione fra *innavigabilité absolue et relative.* La prima corrisponde all'irreparabilità assoluta, come è definita nel testo. (CAUMONT Pag. 363 n. 575 e Pag. 364 n. 585). La seconda comprende tanto il caso dell'irreparabilità relativa (*emporte l'idée d'une détérioration, dont la réparation aurait été possible en soi sans des circonstances extrinsèques, qui seules viennent y mettre obstacle:* CAUMONT pag. 363-365 n. 575, 577, 583, 591; quanto il caso in cui il Codice di Commercio germanico dichiara la nave immeritevole di riparazioni (*quand les dépenses à faire, pour*

stato è pareggiato alla perdita della nave, e tutte le conseguenze, che si connettono alla perdita della nave per un caso fortuito, si verificano anche quando la nave per un caso di quella natura è ridotta in quello stato. (Prot. VIII pag. 3995). È irragionevole il restauro della nave, quando vi è una grande sproporzione fra l' importo delle spese a ciò necessarie ed il valore di tutta la nave. Il limite è sempre stabilito dalle esigenze del commercio, ed il Codice di Commercio lo ha fissato dichiarando immeritevole di riparazione la nave, se le spese

---

réparer un navire sont excessives: CAUMONT pag. 365 n. 591 Cfr. pag. 364 n. 578-584). Tale è il caso, secondo antiche decisioni, quando le spese di riparazioni eccedono i 3[4 del valore della nave (Vedi CAUMONT pag. 364 e seg. n. 584-591; mentre che oggigiorno alcuni scrittori e Tribunali ritengono che la nave sia immeritevole di riparazione solo quando le spese equivalgano al valore della nave dopo la riparazione o lo superino (Vedi gli autori citati dal COUDER II pag. 447 n. 100). — Nel diritto inglese l'espressione *irreparability* è usata nel senso di irreparabilità (assoluta e relativa) come anche in quello di immeritevole di riparazione, il che si verifica, quando la riparazione importerebbe una spesa, *which a prudent owner, if uninsured, would not incur.* Però in Inghilterra (almeno riguardo al diritto in materia di assicurazione) non si ammette ciò, se non allorquando le spese di riparazione superino il valore, che la nave riparata rappresenterebbe per l'armatore (ABBOTT. pag. 8-11; MACLACHLAN pag. 161-164; ARNOULD, *Marine Insurance* II pag. 880-882, 932 e seg., 939; LOWNDES, *Marine Insurance*, pag. 120-124). Negli Stati Uniti d'America la nave è ritenuta immeritevole di riparazione in materia di assicurazione, purchè le spese di riparazione oltrepassino solamente la metà del valore della nave riparata (PHILLIPS, *On Insurance*, 5.a ediz. n. 1539), al quale riguardo non si fa luogo neppure alla deduzione di 1[3 per differenza fra vecchio e nuovo (PHILLIPS n. 1543). Alcune leggi più recenti contengono frattanto, riguardo al caso che la nave sia immeritevole di riparazione, gli stessi principii come il Codice di Commercio germanico. Così il Codice di Commercio olandese (Art. 663 e seg.), secondo il quale la nave può essere dall'assicurato abbandonata all'assicuratore per inservibilità (in caso di danni derivanti da fortuna di mare) quando le spese di riparazione superino i 3[4 del valore stimato della nave; il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 901) e la legge marittima per la Finlandia (Art. 222), i quali dispongono egualmente per il caso di deterioramento, che equivalga almeno ai 3[4 del valore della nave.

di riparazione superano i 3|4 del suo valore: al quale riguardo si tiene conto dell'intiero ammontare di tali spese, e non ha luogo la deduzione del terzo del loro importo (deduzione per la differenza fra il vecchio ed il nuovo), che si suol fare in materia d'assicurazione per la circostanza che colla riparazione viene aumentato il valore della nave in confronto di quello che questa aveva nel tempo in cui fu conclusa l'assicurazione (V. Art. 712) (Prot. VIII Pag. 3996). Nel determinare il valore delle riparazioni si tien calcolo non solo delle spese, che sono immediata conseguenza di esse, ma anche delle spese necessarie per procurarsi il danaro nel porto di rilascio, come i premiî pel cambio marittimo, la provvigione pel banchiere e simili. Il Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero (*Entsch.* XII Pag. 403) nega ciò per la ragione che il Codice di Commercio parla solo di spese di riparazione, e non accenna ad alcuna altra spesa accessoria ed in ispecial modo a quella per procurarsi i danari. Ma, poichè la legge parla solo di spese di riparazione e non del valore della riparazione, si può con ciò aver soltanto inteso di accennare a tutta la somma, che l'armatore deve sborsare per la spesa, e mi sembra quindi arbitrario il tener conto dell'importo totale dei salarii agli operai e delle prese di materiali, di 1|3 a modo di esempio più elevati nel porto di rilascio che non nel porto di origine, e dedurre completamente un premio di cambio marittimo del 33 1|3 per cento. Per la stima del precedente valore della nave deve aversi riguardo esclusivamente a determinati momenti, ma non ai luoghi in cui la nave si trovava in quei tempi (p. es. al porto di partenza). La Conferenza di Amburgo temette che da un'espressa determinazione del luogo potessero derivare degli inconvenienti, inquantochè in questo caso, anche quando la nave si trovasse in un porto di nessuna importanza, non sarebbe permesso di basarsi sui prezzi correnti nelle grandi piazze commerciali, che si trovassero nelle vicinanze, malgrado che il vero e proprio mercato per la nave comprenderebbe anche queste ultime (Prot. VIII Pag. 4141 e seg.)

4. La legge ritiene irreparabili ed immeritevoli di riparazione solo le navi inabili alla navigazione. Le conseguenze stabilite per quei casi non si verificano quindi se la nave senza riparazione è in grado di tenere il mare, se p. es. si trova in uno stato, benchè avariato, tale da permetterle di continuare

il viaggio, in un luogo in cui non sia possibile fare le opportune riparazioni (Prot. VIII Pag. 4069 e seg.)

Art. 445.

Sono considerati come facienti parte dell' equipaggio il capitano, i marinai e tutte le altre persone, che sono addette alla nave [*a*].

La disposizione di quest'articolo è importante, in relazione al disposto degli Art. 446, 451, 479, 736, 740.

L'espressione *Schiffsbesatzung* (equipaggio) comprende tutte le persone, che prestano sulla nave un qualsiasi ufficio o servigio. La legge distingue tre categorie: il capitano (Art. 478): i marinai (Ordinanza relativa alla gente di mare del 27 Dicembre 1872 § 3) e le altre persone addette alla nave (ibid.)

Art. 446.

Una nave pronta alla partenza (pronta a far vela) non può essere colpita da sequestro per debiti. Questa disposizione però non è applicabile, quando i debiti siano stati contratti in causa del viaggio, che sta per essere intrapreso [*b*].

In virtù del sequestro operato sopra merci, che si trovano già a bordo della nave, se ne può ottenere lo scaricamento solo nei casi, in cui il caricatore stesso sarebbe autorizzato a chiederne lo scaricamento e solo contro adempimento delle obbligazioni, che questi avrebbe dovuto soddisfare [*c*].

[*a*] *Le persone componenti l' equipaggio sono il capitano o padrone, gli ufficiali, i marinai, i mozzi e gli operai indicati nel ruolo dell' equipaggio formato nel modo stabilito dai regolamenti, ed inoltre i macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate con qualunque denominazione al servizio delle macchine nelle navi a vapore (Cod. Comm. Art. 521).* Vedi anche *Art. 17, 18, 66* e seg. *Cod. M. M.*

[*b*] *La nave pronta a partire non è soggetta a pignoramento nè a sequestro. La nave si reputa pronta a partire, quando il capitano è munito delle carte di navigazione per il viaggio (Cod. comm. Art. 881).*

[*c*] Nessuna disposizione si trova nel Codice di Commercio, che limiti il diritto

Una persona, che fa parte dell' equipaggio, non può più essere arrestata per debiti dal momento in cui la nave è pronta a far vela.

1. Ad una nave ed alla partenza di essa si connettono interessi di varia natura, quelli del capitano e dell' armatore e quelli dei diversi interessati nel carico. Se perciò un creditore di un armatore, di un caricatore o di una persona dell' equipaggio potesse, coll'operare un sequestro contro la nave, contro determinate merci o contro persone dell' equipaggio, impedire od anche solo ritardare la partenza della nave sarebbero nello stesso tempo pregiudicati varii interessi. È naturale quindi che l' interesse di più persone prevalga sopra quello di una sola. In conseguenza fin dai primi tempi fu negato il permesso di agire giudizialmente contro i componenti l'equipaggio di una nave pronta alla partenza ed in ispecial modo di farli arrestare (*Consulado del mare* c. 233; PARDESSUS *Collection* II Pag. 309 e seg. *Diritto marittimo di Wisby* Art. 6; PARDESSUS I Pag. 466). In seguito fu proibito anche di sequestrare le navi in procinto di intraprendere un viaggio e le merci ivi caricate (*Preuss. Landrecht* § 1409-1419, II, 8). Questi principii furono adottati dalla maggior parte delle legislazioni moderne, però in modo che non ne derivi un ingiusto aggravio ai creditori (1). Da questo punto di vista è partito anche il Codice di Commercio germanico.

---

(1) Il *Code de commerce* francese dice all'Art. 215: *Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n' est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.* Così pure dispone il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 604). L'Art. 231 del *Code de commerce*, il quale conteneva una disposizione eguale riguardo all'equipaggio, non è più in vigore in seguito all'abolizione della *contrainte par corps*. Vedi LAURIN in CRESP I pag. 160 nota.

---

dei creditori del caricatore a procedere al sequestro delle cose caricate. La facoltà loro concessa dal Codice germanico di ottenerne lo scaricamento nei casi, in cui il caricatore stesso avrebbe potuto pretenderlo, è una conseguenza del principio generale di diritto, contenuto nell'*Art. 1234 C. C.*, che i creditori pel conseguimento di quanto è loro dovuto possono esercitare tutti i diritti e tutte le azioni del debitore.

2. In primo luogo il divieto di procedere al sequestro della nave ed all'arresto di persone dell'equipaggio vale soltanto per le navi, che sono in procinto di partire e che hanno già fatti tutti i preparativi necessarii (1). Ciò si esprime nel commercio marittimo coll'espressione « pronta a far vela » (*segelfertig*) e questa parola fu generalizzata coll'espressione « pronta alla partenza » solo perchè alla Conferenza di Amburgo sorsero dei dubbii sull'applicabilità di essa alle navi a vapore. (Prot. IV Pag. 1495 e seg. Cf. VIII Pag. 3707 e seg.) Non rileva che la nave sia pronta a partire con carico od in zavorra, ed in quest'ultimo caso che sia già noleggiata e debba recarsi nel porto di caricamento, oppure parta in cerca d'un noleggio. Inoltre la disposizione è applicabile ad una nave, che deve intraprendere il viaggio di ritorno, come pure ad una nave, il cui carico sia destinato a porti diversi, e che dopo lo scaricamento di una parte di esso debba recarsi ad un altro porto di destinazione: ed infine anche ad una nave, che fosse già partita, e che in causa del vento contrario sia stata costretta a far ritorno nel porto.

3. Il divieto di operare il sequestro non sussiste per quei creditori, che non sono in grado di far valere i loro diritti in un momento precedente, cioè per quelle persone, che hanno provveduti gli oggetti necessarii pel viaggio imminente p. es. le vettovaglie (Prot. IV Pag. 1492).

4. Riguardo al carico si tenne conto dei varii interessi col pareggiare completamente la condizione del creditore a quella del proprietario del carico, cioè si accordò al primo la facoltà di ottenere in forza del sequestro lo scaricamento delle merci soltanto nei casi, in cui allo stesso caricatore è conceduto il diritto di chiedere la restituzione delle merci già caricate. Per mezzo del sequestro si può dunque pretendere lo scaricamento delle merci, sia prima che il viaggio sia intrapreso (Art. 581), sia dopo il cominciamento di esso (Art. 583), ma se il debitore

---

(1) L'Art. 215 del *Code de commerce* precisa ciò meglio col dire: *Le bâtiment est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni de ses expeditions pour son voyage.* E « *les expéditions se composent du rôle d'equipage, du congé du capitaine, des acquits délivrés par la douane pour les objets, qui composent le chargement* » (Colfavru, *Le droit commercial.* Paris 1863 pag. 279 Cfr. Pardessus III n. 611, 633).

colpito dal sequestro non aveva noleggiata tutta la nave, e lo scaricamento della merce fosse causa di un ricaricamento o di un ritardo nel viaggio, sarebbe necessario il consenso degli altri caricatori (Art. 588). Inoltre il sequestrante deve pagare il nolo mancato, cioè la metà, due terzi, o tutto il nolo, secondo le circostanze (Art. 581, 583-585, 587), le spese di caricamento e di scaricamento e l'importo delle stallie (Art. 582).

5. La legge non dà alcuna disposizione pel caso che il sequestro non renda necessario lo scaricamento della merce. Ciò si verifica quando, facendone annotazione sulla polizza di carico, il sequestro segue la nave ed il carico, ed è eseguito in modo che il capitano è riguardato quale sequestratario e gli è data in forma giudiziaria la diffida di non consegnare la merce sequestrata ma di farne il deposito all'atto di scaricarla nel porto di destinazione. Questo viene ad essere propriamente un sequestro sulle polizze di carico (Prot. IV Pag. 1493 e seg.) In questo caso danno quindi norma esclusivamente le disposizioni generali di procedura in materia di sequestro. Queste però sono quì applicabili in rarissimi casi, cioè di regola « quando il luogo di destinazione sia soggetto alla stessa giurisdizione del luogo di caricamento » poichè tribunali stranieri spesso non rispettano sequestri di tale natura (Prot. VIII pagina 3709). Appunto perciò si è omesso espressamente di dare disposizioni sopra questa specie di sequestro (Prot. VIII pagina 3777).

6. Devesi osservare eziandio che il divieto di procedere al sequestro contenuto in quest' articolo si applica soltanto nei rapporti obbligatorii derivanti da debiti, ma non ai diritti civili in generale, p. es. ai diritti di rivendicazione e di pegno (Prot. VIII Pag. 3708).

7. Il sequestro è generalmente escluso nel caso, in cui le polizze di carico, rilasciate dal capitano circa le merci, non siano più presso il caricatore. Ciò non è però una conseguenza della disposizione di quest' articolo, ma deriva dalla natura della polizza di carico. Colla spedizione delle polizze di carico il caricatore perde infatti la facoltà di disporre delle merci (Art. 661). Ora il creditore del caricatore non può evidentemente, come fu rilevato nella Conferenza d'Amburgo, far valere alcun diritto sulle merci, sulle quali nessun ulteriore diritto ha lo stesso caricatore (Prot. IV Pag. 1494).

8. L'Alinea 3 relativamente all'arresto per debiti non è oggigiorno più in vigore, poichè questo fu abolito colla legge dell'Impero del 29 Maggio 1868. L'arresto personale a titolo di garanzia, per mezzo sia di prigionia sia di altra limitazione della personale libertà, è escluso nel caso quì in esame anche in forza dell'Ordinanza dell'Impero per la procedura civile § 812, § 785 n. 3 e appunto riguardo al capitano, all'equipaggio ed alle altre persone addette alla nave.

Art. 447.

Quando in questo Libro V viene fatta menzione dei porti europei per contrapposto a quelli fuori d'Europa, devono ritenersi compresi anche i porti non europei del Mare Mediterraneo, del Mar Nero e del Mare d'Azof [*a*].

La disposizione di quest'articolo trova applicazione negli Art. 518, 521, 865, 866 Cod. Comm. Cf. l'Ordinanza per la gente di mare § 70.

Art. 448.

Le disposizioni del Libro V, che si riferiscono al soggiorno della nave nel porto di origine, possono dalle leggi dei singoli Stati essere estese a tutti porti del circondario del porto di origine o ad alcuni di essi.

[*a*] In questo senso deve intendersi anche l'espressione « fuori d'Europa », che si legge ad esempio all'*Art. 588 Cod. Comm.* Dagli *Art. 636, 637 Cod. comm.* si rileva che il Mediterraneo ed il Mar Nero sono considerati dal legislatore mari esclusivamente europei, donde la conseguenza che porti europei agli effetti delle leggi marittime commerciali sono anche i porti non europei fronteggianti i mari suddetti. Negli *Art. 59, 62, 70, 77 Cod. M. M.*, nel *Capo XVII Sez. II* § 4 e 5 *del Regolamento* si accenna al Mediterraneo in modo generico senza distinguere fra coste europee e non europee, e si parla di viaggi nel Mediterraneo senza che rilevi che il porto di destinazione sia geograficamente europeo o non europeo. L'Europa sotto questo punto di vista abbraccia tutto il bacino del Mediterraneo (compreso il Mar Nero e il Mar d'Azof) e si estende quindi fino allo stretto di Gibilterra o il Canale di Suez. Così nell'*Art. 588 capov. 1 Cod. Comm.* è detto « nei viaggi fuori d'Europa oltre lo Stretto di Gibilterra od il Canale di Suez » e nell'*Art. 89 Cod. M. M.* « Nei viaggi fuori lo Stretto di Gibilterra ed il Canale di Suez. »

L'espressione « porto di origine » si trova assai di frequente nel Codice di Commercio, e le sono attribuiti i più diversi effetti giuridici.

L' estensione quì concessa alle leggi dei singoli Stati del concetto del « porto di origine » fu determinata dalla circostanza che dalla maggioranza delle persone interessate nel commercio marittimo al porto d' inscrizione della nave sono pareggiati i porti a questo vicini (Prot. IV Pag. 1584). Ciò conduceva in primo luogo a pareggiare nel progetto di prima lettura (Art. 448) al porto di origine il circondario di esso nello stabilire le facoltà competenti al capitano di fronte all'armatore, nella sua qualità di rappresentante di quest'ultimo (IV Pag. 1882). Però in seconda lettura parve pericoloso l'equiparare senz'altro al porto di origine qualsiasi circondario per quanto esteso, e così si riservò alle leggi dei singoli Stati lo stabilire quali parti del circondario debbano pareggiarsi al porto di origine (Prot. VIII Pag. 3765-3767).

Le leggi introduttive del Codice di Commercio contengono infatti anche le disposizioni, che valgono a completarlo. Quella prussiana riserva ad un'ordinanza regia il dare le relative disposizioni: il § 54 dice infatti:

Resta riservato ad un' ordinanza regia il disporre riguardo ai singoli porti che agli effetti dell'applicabilità delle disposizioni relative al soggiorno della nave nel porto di origine siano da equipararsi ad essi tutti i porti del loro circondario od alcuni di essi (Art. 448 Cod. Comm.)

Tale ordinanza però non fu fatta.

La legge introduttiva del Codice di Commercio nell'Annover del 5 Ottobre 1864 § 32 pareggia riguardo alle disposizioni degli Art. 469, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 n. 7 Cod. Comm. « tutti i porti ed ancoraggi cioè:

1. sull' Elba e suoi affluenti
2. sul Weser e suoi affluenti
3. sull' Ems e suoi affluenti

al porto di origine, che giace sul medesimo fiume e suoi affluenti » ed al § 33 pareggia riguardo all'Art. 473, al porto di origine tutti i porti fra l' Eider e la Schelda inclusivamente.

A termini della legge introduttiva nella Provincia dello

Schleswig-Holstein del 5 Luglio 1867 § 67 devono equiparsi, riguardo all' applicabilità degli Art. 495, 496, 681, 757 n. 7, per le navi, il cui porto di origine è Altona, i porti di Amburgo ed Arburgo, per quelle, il cui porto di origine è Blankenese, i porti di Altona, Amburgo ed Arburgo; riguardo all'applicabilità degli Art. 473, 521, 523 per le navi, il cui porto d' inscrizione è un porto dello Schlewig-Holstein, deve equipararsi a questo ogni altro porto dello Schlewig-Holstein, come pure ogni porto sull' Elba o sul Trave.

Giusta la legge introduttiva nell'Oldenburgo del 18 Aprile 1864 Art. 67, devono agli effetti degli Art. 469, 473, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 n. 7 Cod. Comm. « tutti i porti ed ancoraggi, che si trovano sul Weser, sul Jade, sull'Ems e sui loro affluenti, essere pareggiati al porto di origine, che si trovi sullo stesso fiume o suoi affluenti ».

La legge introduttiva per Brema del 5 Giugno 1864 § 40 estende il concetto di porto d'origine in relazione cogli Art. 469, 473, 495, 496, 503, 520, 521, 523, 681, 757 del Codice di Commercio a tutti i porti e luoghi d'approdo siti sul Weser e suoi affluenti.

In conformità alla legge introduttiva per Amburgo del 22 Dicembre 1865 § 46 si considerano quali porti di origine, nel senso degli Art. 473, 495, 496, 681, 757 n. 7 del Codice di Commercio, per le navi inscritte nel registro navale di Amburgo anche i porti di Altona ed Arburgo, come pure tutti i porti della provincia di Amburgo, fatta eccezione pel porto di Ritzebüttel; nel senso degli Art. 521, 523 tutti i porti sull'Elba: per le navi d'Amburgo, che devono essere inscritte nel registro navale di Ritzebüttel, vanno equiparati riguardo a tutti i citati articoli tutti i porti sull' Elba.

La legge introduttiva per Lubecca del 23 Ottobre 1863 Art. 17 pareggia quali porti di origine per tutte le disposizioni del Libro V del Codice di Commercio il porto di Travemonda a quello di Lubecca.

Art. 449.

Le disposizioni del Libro V sono applicabili agli instituti postali solo in quanto non siasi per essi altrimenti disposto con leggi e regolamenti speciali.

TITOLO SECONDO

DELL' ARMATORE E DELLA COMUNIONE DI COMPARTECIPI NELLA NAVE

CENNO GENERALE

Il Codice designa colla denominazione di armatore il proprietario di una nave, che se ne serve per esercitare il commercio di navigazione marittima (Art. 450). Esso però equipara all'armatore, nei rapporti verso terze persone, chi adopera per proprio conto nel modo suindicato una nave a lui non appartenente, purchè o la diriga personalmente od abbia sotto la sua direzione il capitano, che la conduce (Art. 477). L' armatore è in certi casi responsabile degli affari conclusi dal capitano in questa qualità (Art. 495-497, 499, 502, 512); egli risponde anche delle colpe delle persone dell' equipaggio verificatesi nel disbrigo delle loro mansioni (Art. 451). La responsabilità dell'armatore, risultante dall'esercizio della sua industria, è di regola disciplinata dai principii del diritto comune (Arg. Art. 454), ma al contrario è tenuto solo fino a concorrenza della nave e del nolo, purchè non abbia data causa ad ulteriore responsabilità personale, quando è convenuto 1. in base ad un affare concluso dal capitano agente in tale qualità; 2. in conseguenza di un contratto concluso da lui, ma la cui esecuzione spetti al capitano in questa qualità; 3. in causa di una colpa imputabile ad una persona dell' equipaggio (Art. 452). Un' eccezione a tale regola viene fatta solo pei contratti d' arruolamento, della cui esecuzione l' armatore è responsabile personalmente (Ordinanza per la gente di mare § 68). Il *forum*

dell' armatore come tale è il tribunale del porto d'inscrizione della nave (Art. 455).

Il commercio di navigazione marittima è esercitato anche da società, le quali possono essere società commerciali, ma di regola assumono una forma speciale di società, quella di comunione dei compartecipi di una nave (Art. 456). A tal fine la nave è ripartita in un numero talvolta maggiore talvolta minore di parti ideali. I proprietari di queste quote di navi sono i compartecipi. Compete loro illimitata facoltà di alienare le proprie quote di proprietà (Art. 470).

Però l' acquirente di una quota è riconosciuto come compartecipe solo quando il fatto dell' avvenuta alienazione sia stato comunicato agli altri comproprietari da lui e dall' alienante: fino a quel momento l'alienante è ritenuto ancora compartecipe sotto ogni riguardo, quantunque l'acquirente già all' atto d' acquisto della quota si assuma le obbligazioni di un partecipe (Art. 471). La prevalenza dei voti nelle deliberazioni a maggioranza, in base alle quali sono ordinariamente condotti gli affari della comunione, è regolata dall' entità della parte di comproprietà di ogni singolo compartecipe (Art. 458 Al. 1). Solo in alcuni casi determinati è necessario il consenso unanime di tutti i cointeressati (Art. 458 Al. 2; Art. 459 Al. 1). La misura delle quote di comproprietà serve di base anche nello stabilire la parte di ciascuno nei guadagni e nelle perdite (Art. 469) e così pure per le contribuzioni occorrenti per far fronte alle spese della comunione (Art. 467). Il compartecipe può in tre casi stabiliti dalla legge liberarsi dall'obbligazione di prestare tali contributi col rinunciare alla sua quota di comproprietà, la quale allora si trasferisce agli altri compartecipi (Art. 468). Questi rapporti interni della comunione possono essere altrimenti regolati coll' atto costitutivo della comunione stessa (Art. 457). Nei casi di responsabilità personale i compartecipi sono tenuti di fronte ai terzi solo in proporzione delle loro quote: l' acquirente e l' alienante sono insieme responsabili per le obbligazioni personali sorte nel periodo di tempo decorso fra l' alienazione di una parte e la prescritta comunicazione di tale alienazione (Art. 474). I partecipi come tali possono essere convenuti innanzi l' autorità giudiziaria del porto d' inscrizione della nave (Art. 475).

La comunione dei partecipi può essere rappresentata, relati-

vamento all' esercizio del commercio di navigazione, da un armatore delegato nominato dai comproprietarii (Art. 459), il quale è autorizzato di fronte ai terzi ad intraprendere tutti gli atti, che sono la conseguenza ordinaria dell'esercizio di quel commercio in generale (Art. 460; Art. 462: Effetto di una limitazione nella procura); ma di fronte alla comunione ha tale autorizzazione, solo allorquando questa non abbia imposti limiti più ristretti alle sue facoltà, ed in determinate contingenze deve eziandio promuovere sempre una deliberazione dei compartecipi (Art. 463). Riguardo agli affari conclusi dall'armatore delegato per conto della comunione vale il principio della rappresentanza diretta (Art. 461). L' armatore delegato deve, nel curare gli interessi della comunione, impiegare la diligenza di un ordinario armatore (Art. 464 e seg.) Egli è tenuto a render conto in ogni tempo della sua gestione ai partecipi, quando questi gliene facciano richiesta (Art. 466).

La comunione non è alterata in causa di mutamenti avvenuti nelle persone dei partecipi: essa non è sciolta, quando un partecipe muoja o cada in istato di fallimento o divenga incapace di amministrare i proprii beni. Così pure nessuno dei partecipi può dare la disdetta od essere escluso (Art. 472). Al contrario la comunione può essere sciolta in virtù di una deliberazione dei partecipi presa a maggioranza di voti: eguale effetto ha la deliberazione di vendere la nave (Art. 473). Il Codice di Commercio applica, per quanto è possibile, i principii, che valgono per la comunione dei partecipi, anche all'unione di più persone allo scopo di costruire una nave per conto comune e di esercitare con essa il commercio di navigazione marittima (Art. 476).

Art. 450.

Armatore è il proprietario di una nave, il quale se ne serve per esercitare il commercio di navigazione marittima [a].

Secondo il diritto romano era *exercitor* colui che eserci-

[a] *È armatore,* dice l'*Art. 52 Cod. M. M., colui che impiega la nave per uno o più viaggi o spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessarii ed affidandola alla direzione di un capitano o padrone, sia egli o no il proprietario della nave.*

tava per proprio conto il commercio di navigazione *(ad quem quotidianus navis quaestus pertinet (§ 2 Inst. Quod cum eo, 4, 7); ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt* (*L. 1* § *15 Dig. De exercit. act. 14, 1*) senza distinguere se egli fosse nello stesso tempo proprietario della nave o l'avesse soltanto noleggiata dal proprietario (*sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit, vel ad tempus, vel in perpetuum; L. 1* § *15 cit.*) Al contrario il Codice di Commercio germanico designa coll' espressione « *Rheder* » (armatore) il proprietario della nave, benchè la parola (derivata da « *reden* » preparare, allestire, armare) corrisponda nel significato al concetto romano, e quantunque il Codice stesso consideri quale armatore, almeno di fronte ai terzi, colui che esercita per proprio conto con una nave, che non gli appartiene, il commercio di navigazione marittima (Cfr. Art. 477 Al. 1) (1). Il proprietario può essere una persona fisica o giuridica (specialmente una società per azioni) od una società commerciale in nome collettivo come anche un' accomandita. La ragione, per cui

---

(1) Così pure il diritto inglese. In Inghilterra la denominazione tecnica dell'armatore è quella di *owner of a ship (ship-owner* od anche semplicemente *owner*). Però anche quì il proprietario può trasmettere il possesso della nave, e con ciò eziandio la direzione della nave, del capitano e dell'equipaggio, ad un'altra persona, che allora è chiamata *owner pro tempore* ed ha di fronte ai terzi i diritti e le obbligazioni di un armatore (Vedi Abbott pag. 27-29, 221). — Il *Code de Commerce* parla di regola del *propriétaire* ed insieme all'Art. 282 dell' *armateur* senza distinguere l'uno dall'altro. Quest'ultimo è definito « *celui qui arme un navire pour l'expédier en mer* » (Caumont pag. 218 n. 1; Cresp-Laurin I pag. 317-319; Desjardins II pag. 6) o più esattamente il *gérant* del commercio di navigazione marittima (Courcy *Quéstions* I Pag. 129). Di regola il *propriétaire* è nello stesso tempo *armateur*. Ma è *armateur* anche il compartecipe, che, nel caso di una comunione di partecipi, agisce per conto di tutti, come anche una persona, non avente alcuna quota di proprietà, la quale diriga l'azienda per incarico avuto dal proprietario o dai compartecipi e per loro conto, e finalmente anche colui che noleggia per un tempo determinato e per un nolo determinato una nave altrui non allestita, e, dopo averla allestita, se ne serve per esercitare il commercio di navigazione marittima (Vedi Laurin pag. 318 e seg. nota 19; Coulder pag. 400 n. 1 e 3; Desjardins II pag. 9 e seg.)

queste ultime devono classificarsi nella categoria corrispondente al concetto di armatore e non a quello di comunione di partecipi (Art. 456); sta in ciò che queste società possono sotto la ragione sociale avere ed acquistare la proprietà di tutte le cose possibili e perciò anche di navi. Quando sia acquistata la proprietà di una nave, la società non può, avuto riguardo a questa, nei suoi rapporti interni, cioè nei rapporti verso i socii, mutare il proprio carattere ed assumere quello di una comunione di partecipi di una nave. A ciò è certamente necessario che la nave appartenga alla società come tale: si avrebbe una comunione di partecipi, se la nave appartenesse a due o più persone, che per caso costituissero anche una società. Al contrario non si guarda se il commercio di navigazione marittimo sia il solo od almeno il principale oggetto della società ovvero se esso sia esercitato come affare accessorio insieme ad altri negozii commerciali (Prot. VIII Pag. 3714).

2. La legge non denomina armatore qualunque proprietario di una nave, ma solo quello che si serve della nave per esercitare il commercio di navigazione marittima. Ciò può avvenire col trasporto di persone o con quello di merci, sia per conto altrui, sia per conto proprio dell'armatore (se un commerciante, che negozia in merci, adopera, per trasportare merci, navi appartenenti a lui stesso), colla pesca o col prestare servizio di rimorchio. Secondo questo diverso impiego della nave l'armatore assume o no la qualità di commerciante. Chi esercita colla nave il commercio di trasporto di merci o di persone (poichè dall' importanza, che la nave deve avere per l' armatore, ne deriva naturalmente l'esercizio abituale della professione, giusta il combinato disposto degli Art. 4 e 271 Codice Comm.) è commerciante; chi invece adopera la nave per la pesca o per rimorchiare altre navi (1) non è commerciante. Gli armatori, che assumono la veste di commercianti, sono soggetti alle disposizioni del Libro I. Devono quindi essere riguardati come piccoli commercianti, se ad essi trova applicazione il concetto di un ordinario battelliere nel senso comunemente attribuito al vocabolo (non nel senso del Tit. III di questo Libro).

(1) Coloro, che annoverano la navigazione di rimorchio nella categoria dei contratti di trasporto, devono certamente considerare come commerciante anche l'armatore di una nave pel rimorchio. V. in proposito il commento all'Art. 557.

Art. 451.

L'armatore è responsabile del danno, che una persona dell'equipaggio, nel disbrigo delle sue mansioni, arreca per sua colpa ad un terzo [a].

1. In diritto romano vige il principio: *debet exercitor omnium nautarum suorum — factum praestare — sed non alias praestat, quam si in ipsa nave damnum datum sit: ceterum si extra navem, licet a nautis, non praestabit (L. 7 pr. Dig. Naut. caup. stab. IV, 9;* Cfr. § *3 Inst. de obl. quae quasi ex del. IV,* 5 e *L. 29 § 2 Dig. Ad leg. Aquiliam IX,* 2, con cui trovano la loro limitazione le parole: *ex delicto cuiusvis eorum, qui navis navigandae causa in nave sint, detur actio in exercitorem* in *L. 1* § *2 Dig. de exercit act. 14,.1).* Allo scopo di provvedere alla sicurezza del pubblico e del commercio si adottò fin dai primi tempi nei diritti marittimi ed in ispecial modo in Germania generalmente, (Vedi Cropp nelle *jurist. Abhandl.* di lui e dello Heise I Pag. 467 e seg.; Kaltenborn *Seerecht* I Pagina 148; Seuffert's *Archiv* V n. 164, XI n. 85, XIII n. 248), benchè non senza controversia (Glück XIV Pag. 193, 247 e seg.; Thibaut *Pandeckten* § 523; Mühlenbruch *Pandeckten* § 429) il principio della responsabilita dell'armatore per le colpe dell'equipaggio (1). Però v'era una differenza fra le varie leggi, inquantochè la maggior parte di esse tenevano l'arma-

(1) In conformità deve decidersi (sotto l'impero del diritto comune) ancor oggi la questione concernente la responsabilità del proprietario relativamente alle categorie di navi non contemplate dal Codice di Commercio e dalle leggi dell'Impero, che lo completano p. es. pei battelli dei piloti. Vedi Seuffert's *Archiv* V n. 154, dove è deciso che la compagnia dei piloti di un porto o di una riviera risponde del danno arrecato colposamente dal piloto, che conduce il battello della compagnia, o dalle persone, che ne costituiscono l'equipaggio, poichè la compagnia è proprietaria del battello in qualità di persona giuridica, ed il piloto, che lo dirige, è il *magister navis.*

[a] *Art. 491 Cod. Comm. I proprietari di navi sono responsabili dei fatti del capitano e delle altre persone dell'equipaggio e sono tenuti per le obbligazioni contratte dal capitano, per ciò che concerne la nave e la spedizione....*

tore responsabile solo *in subsidium* (*Consulado del mare* Cap. 141; PARDESSUS *Collection* II Pag. 155 e seg.; c. 153 Pag. 171 e seg.; c. 182 Pag. 205 e seg. Ordinanza marittima anseatica del 1614; X Art. 2; Ordinanza marittima prussiana del 1727; III Art. 53; Cod. naz. prussiano § 1528 II, 8); alcune al contrario lo ritenevano responsabile *principaliter* (p. es. l'*Ordonnance de la marine* del 1681; II, 8 Art. 2, III, 7 Art. 4). Quest'ultimo principio è oggigiorno sancito nel Codice di Commercio germanico, e nella maggior parte dei diritti stranieri (1).

2. Il danno deve essere arrecato nel disbrigo delle mansioni, cioè non in occasione della prestazione di un servizio in modo che questo vi abbia data causa solo indirettamente, ma il danno deve essere derivato dal servizio stesso, cioè essere conseguenza di una incompleta esecuzione di esso. Alla Conferenza d'Amburgo ciò fu spiegato col seguente esempio: Se gli equipaggi di due navi vengono a contesa fra di loro per volere ambedue occupare lo stesso posto del porto ed un uomo appartenente ad una delle due navi è ucciso dall'equipaggio dell'altra, l'armatore di quest'ultima non è obbligato a provvedere al mantenimento dei superstiti dell'ucciso. Se invece, nell'assicurare la nave, la gomena è adoperata così malaccortamente dall'equipaggio da rovesciare una barca altrui, l'armatore della prima è tenuto a risarcire il danno de-

---

(1) Così p. es. nel diritto inglese (MACLACHLAN pag. 117 e seg.), nel Codice di Commercio olandese (Art. 321 combinato coll'Art. 534), nel Codice di Commercio italiano (Art. 482), [a] nelle Ordinanze marittime per la Finlandia (Art. 17), per la Svezia (§ 49) e per la Norvegia (§ 79) ed eziandio nel diritto francese. In quest'ultimo la responsabilità dell'armatore è già una conseguenza dell'Art. 1384 *Code civil*. Relativamente ai fatti del capitano tale responsabilità è stabilita in modo espresso anche dall'Art. 216 *Code de Commerce*. (Conformemente dispone il Codice di Commercio belga del 1879 Art. 7 Al. 1). Riguardo agli atti dell'equipaggio la responsabilità dell'armatore, come fu rilevato anche dagli autori francesi (Cfr. LAURIN in CRESP I pag. 620 e seg. DESJARDINS II pag. 59; COUDER I pag. 403 e seg. n. 23), è presupposta negli Art. 277 e 405. Secondo il diritto spagnuolo (Cod. Comm. Art. 624) l'armatore non risponde degli eccessi, di cui si fossero resi colpevoli il capitano e l'equipaggio durante la navigazione.

---

[a] Vedi invece Art. 491.

rivante da un tal fatto (perciò p. es. a pagare il valore delle merci calate a fondo in conseguenza di esso. Prot. IV Pagina 2029. *Hanseat. Gerichts-Zeit.* del 1882 n. 121). Naturalmente anche una persona dell' equipaggio può essere il « terzo » danneggiato (*Hanseat. Gerichts-Zeit.* del 1882 n. 61) (1).

3. La colpa può consistere sì in un *dolus* che in una *culpa* e quest'ultima può a sua volta consistere sì in un atto positivo che in una omissione. Tale omissione però deve stare non già « nell' astensione dal fare cosa, che sarebbe stata opportuna per iscongiurare il danno verificatosi », ma nella trascuranza « nell'adempiere un'obbligazione legale di provvedere e di sorvegliare » oppure nell'ottemperare ad un obbligo, derivato da speciali circostanze occorse ovvero dalla propria condotta, di cooperare in modo positivo allo scopo di allontanare od attenuare il danno (2). Colpa è perciò l'inosservanza delle regole date coll'Ordinanza del 7 Gennaio 1880 allo scopo di evitare l'urto di navi: p. es. l' omissione di portare i lumi prescritti, o di dare i prescritti segnali in caso di tempo oscuro, di neve o di nebbia e così pure il trascurare una qualsiasi misura di previdenza, che l' ordinaria pratica di mare o le speciali circostanze del caso concreto avrebbero dovuto consigliare ad un regolato marinaio.

4. L' armatore è responsabile non solo *in subsidium*, ma solidariamente colle persone colpevoli dell' equipaggio (Prot. IV Pag. 2028).

5. La prova che un danno è stato causato da colpa dell'equipaggio deve essere data naturalmente da colui che pretende il risarcimento dei danni (*Entsch. des R. O. H. G.* XXV Pag. 230 e seg.)

6. Se si tratta di un danno arrecato colposamente da una persona dell' equipaggio ad un terzo non nello Stato, cui appartiene l'armatore, ma all'estero, sorge la questione, secondo

(1) Il Tribunale dell'Havre ha con sentenza del 26 Gennaio 1872 dichiarato responsabile l'armatore delle conseguenze di illegittime punizioni e di maltrattamenti subiti da un uomo dell' equipaggio da parte di un ufficiale di bordo. Desjardins II pag. 59 nota 4.

(2) L. 27 § 9; L. 30 § 3; L. 31 *Dig. Ad Leg. Aquiliam* (IX, 2); § 5 *Inst. De lege Aquilia* (IV, 3); Windscheid *Pandekten* § 455 n. 2; *Entsch. des R. O. H. G.* XIII, pag. 116, XXIII pag. 353 e seg.

quale diritto deve essere giudicata la responsabilità dell' armatore: secondo la legge del luogo, dove si è verificato il fatto colposo, o secondo la legge nazionale dell'armatore? La questione deve essere risoluta in quest' ultimo senso. La responsabilità dell' armatore per gli atti di persone dell' equipaggio è una conseguenza legale della loro nomina. Quando una nomina è fatta da parte dell'armatore, od in nome di lui da parte del capitano, nel porto d'inscrizione della nave od all'estero, l'armatore si assoggetta tacitamente a tutte le conseguenze derivanti giuridicamente da una tale nomina. Queste conseguenze evidentemente non possono essere quelle risultanti dal diritto di uno Stato qualsiasi, ma solo quelle ad esso attribuite dal diritto dello Stato, cui appartiene l' armatore, specialmente dal diritto del porto d'inscrizione della nave, poichè questo è pell'armatore la sede centrale dell' esercizio della sua industria. Per l'armatore non può dar norma il diritto di uno Stato straniero (*Entsch. des R. O. H. G.* XXIV, Pag. 85 e seg.), se non allorquando egli siasi assoggettato a questo diritto (*Samml. der Erk. des Ober App. Gerichts zù Lübeck in hamburger Rechtssachen* III Pag. 366; ULLRICH's *Samml.* n. 281 P. II Pag. 220 e seg.; *Entsch. des R. O. H. G.* XXV Pag. 94 e seg.) Secondo il diritto nazionale dell' armatore si giudica quindi se egli risponde delle colpe dell' equipaggio in generale, e di quali colpe, se del *dolus* e della *culpa* o soltanto del *dolus* (1).

Art. 452.

L' armatore non risponde personalmente pel diritto di un terzo, ma risponde soltanto colla nave e col nolo:

1.° se il diritto deriva da un negozio con-

(1) Questi principii valgono anche nella pratica delle più importanti nazioni marittime straniere p. es. nel diritto inglese ed americano. STORY *On the conflict of laws* n. 286 *b* e *c*. ABBOTT. *pag.* 256; MACLACHLAN pag. 175 e seg. Questo principio è ammesso anche da scrittori francesi. DESJARDINS II pag. 77 Cfr. in generale il LEWIS nel *Handbuch* dell'ENDEMANN IV pag. 7.

cluso dal capitano, come tale, in forza delle facoltà attribuitegli dalla legge, e non in base ad uno speciale mandato;

2.° se il diritto dipende dall' inadempimento o dall' incompleto od irregolare adempimento di un contratto concluso dall' armatore, purchè l' esecuzione del contratto medesimo facesse parte delle obbligazioni spettanti al capitano per ragione di servizio, senza distinguere se l' inadempimento ovvero l' incompleto od irregolare adempimento sia dipeso o no da colpa di una persona dell' equipaggio;

3.° se il diritto dipende dalla colpa di una persona dell' equipaggio.

Quest' articolo non è però applicabile nei casi indicati ai numeri 1 e 2, se all' armatore stesso è imputabile una colpa riguardo all' adempimento del contratto, ovvero se esso ha in modo speciale garantito l' adempimento di questo [a].

---

[a] *Art. 491 Cod. Comm.... Tuttavia ogni proprietario e comproprietario, che non ha contratto obbligazione personale, può in tutti i casi, mediante l' abbandono della nave e del nolo esatto o da esigere, liberarsi dalla responsabilità e dalle obbligazioni suddette, ad eccezione di quelle per i salarii e gli emolumenti delle persone dell' equipaggio. — La facoltà di fare l' abbandono non spetta a chi è nel tempo stesso capitano e proprietario o comproprietario della nave. Qualora il capitano non sia che comproprietario, in mancanza di speciale convenzione, egli non è tenuto personalmente per le obbligazioni, da lui contratte per ciò che concerne la nave e la spedizione, che in proporzione del suo interesse.* L' articolo successivo *492* regola la procedura da seguirsi per fare l'abbandono. « *L' abbandono può esser fatto a tutti i creditori o solamente ad alcuni. La dichiarazione di abbandono dev' essere trascritta nei registri dell' ufficio marittimo, presso il quale è inscritta la nave e l' avvenuta trascrizione dev' esser notificata ai creditori, i titoli dei quali sono trascritti nei registri stessi ed annotati sull' atto di nazionalità. — Rispetto ai creditori, che hanno fatto notificare citazione o precetto, l' abbandono si deve fare per atto d' usciere notificato al domicilio eletto e in mancanza alla cancelleria del tribunale di commercio entro otto giorni dalla data della citazione o del precetto sotto pena di decadenza* ». — Da ultimo l' *Art. 493* dispone al riguardo: *In caso di abbandono, ciascun creditore può prendere la nave per suo conto, coll' obbligo di pagare gli altri creditori privilegiati. Se concorrono più creditori, è preferito il primo dichiarante; e, se concorrono contemporaneamente, è preferito il creditore di maggior somma. Se nessun creditore prende la nave per suo conto, essa è venduta ad istanza del creditore più diligente, il prezzo è distribuito tra i creditori e ciò che rimane, dopo pagati i creditori, appartiene al proprietario.*

1. La limitazione della responsabilità dell'armatore, di cui tratta quest'articolo, non ha origine dal diritto romano. Questo tiene il *conductor* illimitatamente responsabile delle obbligazioni a lui derivanti dagli atti del *magister navis* nello stesso modo come se l' atto fosse stato compiuto da lui stesso. Però già nelle fonti del diritto medioevale non di rado la responsabilità dell' armatore è limitata al suo patrimonio affidato al mare (nave e nolo) in tutti i casi, in cui la causa di essa va ricercata in un atto qualsiasi del capitano (1). Nel dar forma legale a questo principio si fece valere comunemente la stessa considerazione, che in diritto romano aveva dettata, in materia di peculio, la disposizione di limitare la responsabilità fino a concorrenza dell' ammontare di esso. Come nella *concessio peculii* era implicita l' autorizzazione al figlio di famiglia od allo schiavo di concludere affari col peculio — però solo con questo — e nello stesso tempo era in certo qual modo contenuta implicitamente una tacita lettera di credito al pubblico fino all' ammontare del peculio concesso, può benissimo ravvisarsi nella nomina di un capitano una procura per intraprendere (dove l' armatore non può farlo, cioè all' estero) tutti gli atti relativi all' esercizio del commercio di navigazione, che sono necessarii per tale esercizio, ma solo avendo per base il patrimonio affidatogli, quello cioè rappresentato dalla nave, considerata come una *universitas iuris*, e così pure si può vedere in questa nomina un' implicita lettera di credito pel pubblico fino a concorrenza di questo patrimonio. Ciò è tanto più naturale, inquantochè la persona dell' armatore, e perciò anche l' ammontare del suo patrimonio complessivo, è di regola sconosciuto a coloro, con cui il capitano contrae; questi perciò, se fanno credito al capitano, lo fanno in considerazione esclu-

(1) *Consulado del mare c. 141* (PARDESSUS *Collection* II, pag. 155), *c. 182* (pag. 205 e seg.), *c. 183* (pag. 206 e seg.). Legge marittima anseatica del 1614 Tit. 10 Art. 2 (PARDESSUS II, pag. 551). Diritto marittimo di Oleron Art. 1 (PARDESSUS I, pag. 323), Art. 3 (pag. 324), Art. 6 (pag. 327); Diritto marittimo di Wisby Art. 15 (PARDESSUS I, pag. 470), Art. 43 (pag. 492). Vedi in generale il CROPP nelle *iurist. Abh.* di lui e dello HEISE Abh. I, pag. 467 e seg. HARRINGTON PUTNAM, *The liability of ship-owners for master's fault* nella *American Law Review* di EATON e THOMPSON St. Louis 1883. P. I, pag. 1 e seg.

sivamente del patrimonio affidato al capitano, e solo in base a questi beni confidano nel soddisfacimento del loro credito (Cfr. Prot. IV, pag. 1576 e 1592).

La responsabilità dell'armatore non può estendersi maggiormente, quando si tratta di azioni derivanti dall'esecuzione di contratti, che incombe al capitano, come tale, sia per la natura stessa delle cose, sia in forza di una disposizione di legge, e ciò quand' anche i contratti siano stati conclusi dall' armatore personalmente. In questi casi v' è infatti accordo fra gli interessati che l' armatore non curerà egli stesso l'esecuzione, ed anzi il più delle volte (cioè ogniqualvolta gli manca la qualità di capitano) non potrà neppure curarla (Prot. VIII, pag. 4154 e seg.), ed è quindi naturale che, quando il contrario non risulti dalle circostanze, si ritenga che le parti tacitamente abbiano consentito che l'esecuzione del contratto abbia luogo nello stesso modo e collo stesso effetto come se il contratto medesimo fosse stato concluso dal capitano. Inoltre era pure naturale che la responsabilità dell'armatore per le conseguenze civili di delitti commessi dall'equipaggio non fosse estesa maggiormente di quella per gli atti legalmente eseguiti dal capitano.

Secondo questo sistema la responsabilità dell'armatore è perciò limitata in modo che il creditore, per ottenere il proprio soddisfacimento, può fare assegnamento soltanto sul patrimonio marittimo, sulla nave e sul nolo; poichè questi sono i soli oggetti, sui quali i creditori possono far valere in via esecutiva le loro ragioni. Lo studio di diminuire per l'armatore il rischio derivante dall'esercizio della navigazione ha condotto in seguito a formulare eziandio due altri sistemi. Il primo di questi riconosce la personale responsabilità dell'armatore, come regola senza eccezione, ma accorda a quest'ultimo il diritto d'abbandono, cioè la facoltà di liberarsi da ogni ulteriore obbligazione col cedere ai creditori la nave ed il nolo (1). Il secondo, invece di limitare gli oggetti, sui quali i creditori possano esercitare esecutivamente le loro ragioni,

(1) Vedi *Ordonnance de la marine* del 1681, II, 8, Art. 2. Così pure il Codice nazionale prussiano (§ 1529, II, 8), giusta il quale però devono essere ceduti ai creditori, oltre la nave ed il nolo, anche i diritti, che competono all'armatore contro gli assicuratori (§ 1530).

determina una somma, fissata in modo diverso, avuto riguardo all'entità del patrimonio marittimo, oltre la quale il creditore non può pretendere alcun soddisfacimento sui beni del debitore. Ma i varii diritti differiscono fra di loro anche nello stabilire per quali specie di azioni creditorie si faccia luogo nell'uno o nell'altro modo ad un'eccezione al principio dell'illimitata responsabilità dell'armatore. Gli uni ammettono che questa responsabilità illimitata cessi in tutti i casi, in cui si tratta di una responsabilità dell'armatore per atti del capitano e dell'equipaggio (1); gli altri fanno eccezione solo per alcune determinate categorie di atti. Nelle legislazioni oggigiorno vigenti devono distinguersi a questo riguardo cinque sistemi: 1.° responsabilità dell'armatore fino a concorrenza della nave e del nolo (costituenti la così detta *fortune de mer*), applicata come regola: sistema in vigore specialmente nel Codice di Commercio germanico (2); 2.° responsabilità dell'armatore con tutto il suo patrimonio (*fortune de terre*) come regola; limitazione di essa in determinati casi ad una cifra massima stabilita dalla legge in proporzione alla grandezza della nave: sistema inglese (3); 3.° responsabilità dell'arma-

---

(1) Solo in via d'eccezione si fa luogo a questa limitata responsabilità nei casi, in cui si tratta di un atto proprio dell'armatore, come riguardo al pagamento delle spese di salvataggio e di soccorso (Vedi Cod. Comm. germ. Art. 755). L'obbligazione a ciò relativa non eccede il valore della nave e del nolo, anche se l'armatore stesso si fosse obbligato a pagare a titolo di spese di salvataggio e di soccorso una determinata somma maggiore.

(2) Così pure nell'Ordinanza marittima per la Svezia (§§ 12, 48, 49, 74, 172) ed in quella per la Norvegia (§§ 48, 65, 79). A termini di quest'ultima però l'armatore risponde solo fino a concorrenza della nave, e non anche del nolo, e soltanto *in subsidium,* fatta eccezione pel caso, in cui l'azione promossa contro di lui sia motivata da collisione di nave. Per designare questo sistema, come pure quello inglese l'EHRENBERG (*Beschränkte Haftung,* pag. 13) propone la denominazione « Exekutionsystem » (sistema d'esecuzione).

(3) L'originario diritto inglese non ammetteva alcuna limitazione alla responsabilità dell'armatore. A partire dal secolo scorso furono promulgate delle disposizioni, che successivamente limitarono fino a concorrenza della nave e del nolo la responsabilità dell'armatore per

tore con tutti i suoi beni, ma colla facoltà d'abbandono come regola; sistema dell' abbandono adottato dal diritto francese (1); 4.º responsabilità dell' armatore illimitata, come regola; solo in alcuni determinati casi facoltà di fare l' abbandono: sistema spagnuolo (2); 5.º responsabilità illimitata, come

---

azioni derivanti da delitti dell' equipaggio. (7 *George* II, c. 15; 26 *George* III, c. 86; 53 *George* III, c. 159. Vedi MACLACHLAN, pag. 119 e seg.). Il *Merchant Shipping Act* del 1854 (17 e 18 *Victoria* c. 104) *sect. 504* limita la responsabilità dell' armatore per danni risentiti da passeggieri e per perdite od avarie di merci, che si trovino sulla nave; per danni toccati a persone, che si trovano sopra navi o battelli altrui, in causa di cattiva conduzione della nave; per perdite od avarie arrecate in tal modo a navi o battelli appartenenti ad altri, a merci o ad altri oggetti, che ivi si trovassero. In questi casi la responsabilità è limitata alla nave ed al nolo del viaggio in corso; però nel caso di danni arrecati a passeggieri il valore della nave e del nolo è calcolato in base ad un tasso minimo di 15 lire per tonnellata di capacità della nave. Tale regola fu modificata col *Merchant Shipping Act Amendment Act* del 1862 (25 e 26 *Victoria* c. 63) *sect. 54*, inquantochè il limite della responsabilità dell' armatore non è più rappresentato dal vero valore della nave e dall' ammontare del nolo, bensì da una somma calcolata a stima dalla legge, la quale per i danni arrecati a persone è fissata in 15 lire per tonnellata di capacità lorda della nave, e nel caso di avarie o perdite di cose in 8 lire. Se sono esercitate contro l' armatore delle azioni per indennità in seguito a diversi avvenimenti, egli risponde per i danni derivanti da ogni singolo avvenimento, nello stesso modo come se nessun' altra azione concorresse: *Merchant Shipping Act* del 1854 *sect. 506*.

(1) *Code de Commerce Art. 216 Al. 1 e 2* (nel modo come quest' articolo fu redatto colla Legge del 14 Giugno 1841): *Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est rélatif au navire et à l'expédition. Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations çidessus par l'abandon du navire et du fret* (Cfr. CAUMONT, pag. 22, N. 2 e seg.). Così pure il *Code de Commerce* belga II (del 1879) Art. 7 Al. 1 e 2; i Codici di Commercio olandese (Art. 321), portoghese (Art. 1339), italiano (Art. 482 Al. 1) [a], l' Ordinanza marittima per la Finlandia Art. 17, Al. 2 etc.

(2) Codice di Commercio spagnuolo Art. 622 (Cfr. Art. 621). Il diritto

---

[a] L'indicazione dell'Articolo non è esatta, dovendosi leggere invece, come si rileva dalla nota precedente (Pag. 88), *Art. 491 Al. 1* (Cod. Comm. del 1865 Art. 311).

regola: solo in alcuni casi previsti all' armatore compete la scelta fra il limitare la propria responsabilità al valore della nave ed all'ammontare del nolo, ed il fare l' abbandono della nave e del nolo; sistema vigente nell'America del Nord (1).

2. La legge dice: « L'armatore risponde soltanto colla nave e col nolo ». Evidentemente la nave è quella, cui si riferisce l'obbligazione, che è fatta valere, al cui equipaggio appartiene la persona, per colpa della quale è sorta l'azione promossa: e per nolo s' intende ciò che l'armatore guadagna con questa nave. Se l' armatore oltre di questa avesse anche altre navi, queste, insieme al nolo con esse guadagnato, farebbero parte della *fortune de terre*, al pari degli altri beni dell' armatore, imperocchè non hanno alcun rapporto di connessione colla domanda proposta contro di lui. Naturalmente eziandio a questo riguardo nella nave si intendono compresi anche gli accessorii (Prot. IV, pag. 1595).

3. Per nolo deve intendersi il nolo di quel viaggio, nel quale ha origine il credito; infatti, se si considera la nave col suo armamento e col profitto da essa ricavabile quale una *universitas iuris*, e se in certo qual modo a questa è fatto il credito, non si ha naturalmente in vista il guadagno, che se ne possa ricavare in generale in avvenire, ma solo quello derivante dal viaggio da intraprendersi o già intrapreso. — Alla

---

di fare l'abbandono compete all' armatore solo allorquando egli sia convenuto per perdita ed avaria delle merci caricate, avvenute in causa di negligenza da parte del capitano. Così pure il Codice di Commercio brasiliano Art. 494 ed alcuni altri Codici di Stati dell'America del Sud.

(1) La legge americana del 3 Marzo 1851 ammette una limitazione della responsabilità nei casi di *loss or destruction of goods on board, damage by collission, any other damage or forfeiture done or incurred.* A questo riguardo vige il principio: *the liability of the owner or owner's shall in no case exceed the amount or value of the interest of such owner or owner's, respectively, in such ship or vessel, and her freight then pending (Sect. 3).* Ma nello stesso tempo è stabilito *(Sect. 4): A transfer of the owner's interest in the ship and freight for the benefit of the claimants, to a trustee officially appointed, shall be sufficient compliance whit the act, and thereafter all claims against the owner shall cease.* Questa legge combina quindi il sistema inglese con quello dell'abbandono. Cfr. HARRINGTON PUTNAM, pag. 14 e seg.

Conferenza di Amburgo le opinioni riguardo a questo punto erano divise. Il principio qui indicato fu dapprima adottato dalla maggioranza (ma colla sola maggioranza di un voto) (Prot. IV, pag. 1595-1598). Il principio che il nolo non ancora riscosso dell'ultimo viaggio debba ritenersi facente parte della *fortune de mer* ottenne la stessa maggioranza (Prot. IV, pag. 1601 1606). Infine si ritornò al primo principio (Prot. VI, pag. 2282-2289), il quale ha trovato il suo posto anche in un altro Titolo del Codice di Commercio, ove è disciplinato in modo più preciso (Art. 759 e seg.).

L' espressione « nolo » comprende, giusta il combinato disposto degli Art. 678 e 759 e seg., anche il prezzo di trasporto di passeggieri, come pure il prezzo di rimorchio per le navi destinate al rimorchio. Le leggi infatti, col ritenere il nolo come appartenente alla *fortune de mer,* hanno voluto contemplare il profitto, che ordinariamente si ricava colla navigazione marittima, e per questa categoria di navi il prezzo di rimorchio ha appunto tale carattere, e ciò tanto più considerando che le più recenti leggi marittime considerano navi mercantili tutte quelle destinate al commercio di navigazione marittima. Non così sono compresi nel nolo i premii di salvataggio e di soccorso, che spettano all' armatore, poichè questi non rappresentano un provento ordinario della navigazione marittima, e per la stessa ragione non è compreso neppure il prezzo di rimorchio, che debba pagarsi, per servigii prestati, ad una nave, che non sia permanentemente destinata al rimorchio, imperocchè questo prezzo assume decisamente il carattere del premio di soccorso (Vedi Lewis nel *Handbuch* dell' Endemann, IV, pag. 51). L'Art. 774, Al. 5 contempla il caso, in cui l'armatore abbia caricate merci per proprio conto.

Vedi agli Art. 759-761 e 774 le ulteriori spiegazioni relativamente al nolo.

4. Riguardo ai casi enumerati dalla legge, in cui è ammessa questa limitazione alla responsabilità dell'armatore, devesi osservare che nei numeri 1 e 2 si tratta di casi, nei quali il capitano conclude od eseguisce un contratto nella sua qualità di capitano e non quale mandatario dell' armatore. Se quindi il capitano ha noleggiata la nave nel porto di inscrizione per mezzo di un sensale, in base ad un incarico avuto dall' armatore, quest' ultimo risponde colla *fortune de terre*

della senseria dovuta al mediatore. La responsabilità limitata dell' armatore non è del resto esclusa neppure dalla circostanza che l'atto, il quale ha data origine al debito, sia stato dall' armatore commesso in modo speciale al capitano p. es. la riparazione della nave, ma solo quando l' affare, da cui deriva il debito, p. es. l' assunzione di un prestito, sia stato concluso dal capitano in seguito a speciale istruzione dell' armatore, e non quale capitano, bensì quale mandatario dell' armatore (allegando il mandato ricevuto e non in base ad una avutane facoltà) (Prot. IV, pag. 1614, VIII, pag. 3731 e seg. Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 17 Settembre 1863. *Sammlung* di HERMANN e HIRSCH, pag. 290). Al mandato corrisponde la ratifica (citata Sentenza. — LAURIN in CRESP, I, pag. 634 e seg.).

5. Si ha una colpa dell' armatore, che esclude l'applicabilità della limitazione della responsabilità nei casi contemplati ai Nr. 1 e 2 (1), in primo luogo, quand' egli contravviene direttamente al contratto concluso, come p. es. se, invece di porre la nave noleggiata a disposizione del noleggiatore, la dirige altrove (Prot. VIII, pag. 4469 e seg.), oppure se ordina al capitano di agire contrariamente alle pattuizioni contrattuali od alla legge (Vedi Cod. Comm. Art. 479 Al. 3, Art. 496). In secondo luogo v' ha colpa dell' armatore, se egli non adempie tutte le obbligazioni, che a lui personalmente incombono a termini del contratto (Prot. VIII, pag. 4155), p. es. se a lui era riservata nel contratto di noleggio la determinazione della nave adatta al trasporto, ed egli sceglie una nave non adatta al trasporto delle merci da caricare, ed il capitano di questa nave rifiuti, esclusivamente per tale motivo, di ricevere il carico ed in conseguenza ricusi di dare esecuzione al contratto di trasporto (*Entsch. des R. O. H. G.* XI, pag. 260). Per poter agire contro l' armatore personalmente non è quindi sempre necessario che sia dimostrata la colpa di lui (Prot. VIII, pag. 4284-4286).

---

(1) Ciò è rilevato in modo espresso anche da alcune legislazioni straniere: così p. es. dal *Merchant Shipping Act* inglese del 1862 *(Sect. 54)*. Affinchè si faccia luogo alla responsabilità limitata dell' armatore, occorre che il danno sia avvenuto *without their actual fault or privity*. Analoga disposizione si trova nella legge americana del 3 Marzo 1851 *(Sect. 3)*.

In tutti i casi, anche in quello contemplato dal Nr. 3, l'armatore risponde personalmente della *culpa in eligendo* (Prot. VIII, pag. 4155).

6. È evidente che l'armatore risponde personalmente dell'esecuzione del contratto, se l'ha garantita in modo speciale. In questo caso egli viene a rispondere di un suo proprio atto, non di quello di un terzo. È irrilevante che tale dichiarazione sia stata fatta dall'armatore stesso ovvero in nome di lui dal capitano a ciò autorizzato: al contrario la promessa fatta dal capitano, a ciò non autorizzato, che il pagamento sarà eseguito colla *fortune de terre* dell'armatore, non vale a dare origine ad una responsabilità personale di quest'ultimo (HERMANN e HIRSCH *Sammlung*, pag. 279). Colla prestazione della garanzia non deve confondersi il semplice riconoscimento dell'obbligazione, il quale non può servire a modificare in alcun modo la natura di questa.

7. La legge non ammette la responsabilità limitata dell'armatore nei casi indicati nell'alinea 2 dell'articolo, perchè questi deve allora rispondere non di *facta aliena*, ma dei suoi proprii atti: perciò non è applicabile la base, che serve a giustificare il sistema della responsabilità limitata. La stessa cosa avviene se l'armatore stesso è il capitano della nave. Allora, se egli è convenuto in seguito ad un affare da lui concluso nella sua qualità di capitano, ovvero per inadempimento od incompleto adempimento di obbligazioni contrattuali, la cui esecuzione costituisce una delle mansioni del capitano, egli risponde non soltanto fino a concorrenza della nave e del nolo, ma personalmente. In questi casi infatti è la stessa persona quella che ha concluso l'affare e che ne deve curare l'esecuzione, e che perciò è convenuta in giudizio, non essendo possibile di trattare X capitano e lo stesso X armatore come due persone distinte. Quantunque alla Conferenza d'Amburgo le opinioni a questo riguardo siano state divise (Prot. VIII, pag. 3834 e seg.), non si può dedurre che il Codice di Commercio abbia voluto sancire il principio opposto, dalla circostanza che esso non ritiene responsabile personalmente l'armatore in forza di un prestito a cambio marittimo, neppure allorquando egli stesso sia contemporaneamente il capitano ed abbia concluso il contratto (Art. 700). Infatti questo principio è esclusivamente una conseguenza della natura del prestito a

cambio marittimo: ciò è confermato eziandio dalla circostanza, che solo gli oggetti vincolati servono di garanzia pel debito, anche quando il capitano li abbia vincolati dietro espressa istruzione dell' interessato (Art. 700). Tanto meno ciò può dedursi dal fatto che, giusta il Codice di Commercio, i crediti derivanti da altri contratti a credito, conclusi dal capitano come tale durante il soggiorno della nave fuori del porto d' inscrizione, attribuiscono i diritti di creditore della nave, quand' anche il capitano sia proprietario della nave (Art. 757, n. 7). Benchè infatti sia stato detto che solo sotto un tal punto di vista possa essere ammesso il privilegio derivante dalla qualità di creditore della nave (EHRENBERG, *Beschränkte Haftung,* pag. 182 e seg. Nota 23), si rileva in proposito, come io ho già per lo innanzi fatto osservare nel *Handbuch* dell' ENDEMANN (IV, pag. 49, Nota 24) (1) che anche altre categorie di crediti, oltre quelle per cui a favore del debitore è ammessa la responsabilità limitata, attribuiscono la qualità di creditori della nave p. es. i crediti spettanti all' equipaggio in base ai contratti di arruolamento (Num. 4). Non è vero che col sistema da noi sostenuto sia introdotta una disuguaglianza fra la condizione legale degli armatori, che siano contemporaneamente capitani, e quella di coloro che non lo sono (EHRENBERG, pag. 217), imperocchè per questi ultimi si tratta di rispondere dei *facta aliena*, mentre i primi vengono ad essere responsabili dei *facta propria* (2). Non si vedrebbe la ragione, per la quale l' armatore sia tenuto personalmente per gli affari conclusi dal capitano per suo incarico, ed invece per quelli conclusi da lui stesso, nella sua simultanea qualità di capitano (3), debba rispondere solo colla nave e col nolo.

(1) Questa considerazione fa scomparire specialmente anche la disparità, che l' EHRENBERG *(Beschränkte Haftung,* pag. 217) trova in ciò che, secondo l' opinione sostenuta nel testo, il capitano armatore nel receptum non risponde limitatamente nello stesso modo come l' armatore, che non è nello stesso tempo capitano. Cfr. anche in proposito il LEWIS (ENDEMANN'S *Handbuch,* IV, pag. 49, Nota 24).

(2) *Ce personnage à double face,* domanda giustamente il DESJARDINS (II, pag. 109 e seg.), *pourra-t-il dire aux tiers, que le propriétaire sommeillait, tandis que le capitaine agissait et contractait?*

(3) I motivi, che il DE COURCY *(Questions,* II, pag. 116 e seg.) fa va-

È evidente che l'armatore, il quale è contemporaneamente capitano, è responsabile illimitatamente per ogni colpa, che gli è imputabile sotto quest' ultimo aspetto; imperocchè non si può dire logicamente che la persona in questione risponde limitatamente quale armatore, ed illimitatamente quale capitano: il danneggiato può infatti chiamarla in giudizio in ognuna delle due qualità.

I principii sovra esposti valgono pel caso in cui il capitano sia il solo proprietario. Se egli è proprietario soltanto parzialmente, devesi distinguere se spetta a lui la parte maggiore o minore della nave. Nel primo caso egli è equiparato al solo proprietario in tutti gli affari, in cui si delibera *per maiora*, poichè allora la volontà di colui, che possiede oltre la metà della nave, ha la stessa efficacia di una deliberazione della comunione dei partecipi. Se invece la sua quota di comproprietà è inferiore alla metà della nave, manca l'identità della persona fra il capitano e l' armatore: il primo riveste quindi la sola qualità di capitano. Lo stesso principio vale nei casi in cui una deliberazione della comunione può esser presa soltanto a voti unanimi. Riguardo infine alla responsabilità dell' armatore per le colpe dell'equipaggio, questa resta limitata alla nave ed al nolo anche quando l'armatore è nello stesso tempo capitano, imperocchè il capitano, purchè non gli sia imputabile una *culpa in eligendo*, non è responsabile di tali colpe, e l'armatore viene quindi a rispondere esclusivamente di *facta aliena* (1).

---

lere contro la disposizione del *Code de Commerce* (Art. 216 Al. 3, come è oggigiorno redatto), sono fondati, esclusivamente avuto riguardo all'irrazionale ordinamento del prestito a cambio marittimo nel diritto francese (Vedi Cresp, II, pag. 283 e seg.) ed al principio non del tutto convincente che il diritto di fare l' abbandono cessa anche per chi è comproprietario e capitano, senza tener conto della quota di comproprietà, che gli spetta.

(1) La teoria esposta nel testo è, almeno nei punti principali, stata adottata dalle più recenti legislazioni marittime. Il *Code de Commerce* francese (Art. 216 Al. 3) dispone: *Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire.* Così pure il *Code de Commerce* belga, II, (del 1879) Art. 7 Al. 3, ed i Codici di Commercio italiano (Art. 482

8. Poichè la questione, se l'armatore in generale risponda di un determinato atto dell'equipaggio, deve essere risoluta secondo la legge nazionale di lui, così appunto, a termini di questa va decisa eziandio la questione relativa alla natura ed all'estensione della sua responsabilità, se cioè egli sia tenuto illimitatamente o solo colla nave ed il nolo, ovvero personalmente, ma col diritto di fare l'abbandono. È irrilevante la circostanza dove siasi verificato l'atto, che ha data origine alla responsabilità (Vedi sopra N. 6 all'Art. 451 e le citazioni ivi) (2).

Al. 2) [a] e brasiliano (Art. 494 Al. 3). L'Ordinanza marittima per la Finlandia (Art. 17 Al. 3) accorda al comproprietario, che dirige la nave, la facoltà di fare l'abbandono, purchè l'obbligazione non sia la conseguenza di una sua propria colpa; in tal modo nega abbastanza chiaramente tale facoltà, anche per le obbligazioni derivanti da contratti, al capitano, che sia il solo proprietario della nave. Nel *Merchant Shipping Act* del 1854 *Sect. 516* si legge: *Nothing in the ninth part of this Act contained shall be construed to lessen or take away any liability to with any master or seaman, being also owner or part owner of the ship to which he belongs, is subject in his capacity of master or seaman.*

(2) Quantunque, come fu osservato a suo luogo, la legge inglese riconosca del pari come regola questo principio, tuttavia, a termini di questa legge medesima, la disposizione speciale data dal *Merchant Shipping Amendment Act* del 1862 *Sect. 54,* relativamente alla responsabilità limitata dell'armatore, trova applicazione non solo per le navi inglesi, ma anche per quelle straniere *(the owners of any ship whether British or foreign).*

---

[a] Leggi invece *Art. 491 Capov. Cod. Comm.*

Art. 453. (1)

Quest' articolo è stato abrogato e sostituito dal § 68 dell' Ordinanza per la gente di mare del 27 Dicembre 1872, il quale appunto ha adottata la regola dell' Art. 453, ma non le eccezioni in questo contenute.

Il § 68 dispone infatti:

L' armatore risponde non solo colla nave e col nolo, ma anche personalmente, pei crediti delle persone appartenenti all' equipaggio, che derivano dai contratti di arruolamento [a].

Questo principio costituisce una eccezione alla disposizione dell'Art. 452 n. 1 del Codice di Commercio, poichè la conclusione

---

(1) *L' armatore risponde non solo colla nave e col nolo, ma anche personalmente, pei crediti delle persone appartenenti all' equipaggio, che derivano dai contratti d' arruolamento.*

Se però la nave va perduta per l' armatore senza sua colpa prima del compimento del viaggio, e specialmente
se è naufragata,
se è dichiarata irreparabile od immeritevole di riparazione (Art. 444), ed in quest' ultimo caso se è venduta pubblicamente senza ritardo,
se è predata,
se è catturata od arrestata o dichiarata buona preda,
l' armatore non è obbligato personalmente pei crediti derivanti dal viaggio non finito, oppure, se questo consta di più parti, per i crediti derivanti dall' ultima parte di esso.

L' ultima parte del viaggio comincia nel porto, in cui la nave ha caricato o scaricato da ultimo e nel momento in cui ha cominciato a caricare od ha finito di scaricare. Un porto di rilascio forzato non è riguardato quale porto di caricamento o di scaricamento nel senso a questo attribuito dalla presente disposizione.

In nessuno dei casi sovra enumerati l' armatore ha facoltà di chiedere la restituzione degli acconti e delle anticipazioni eventualmente pagate.

---

[a] Vedi l'Art. 491 citato nella nota precedente, ove è detto appunto che la facoltà di fare l'abbandono della nave e del nolo è negata in via di eccezione « per le obbligazioni relative ai salarii ed agli emolumenti delle persone dell'equipaggio ».

dei contratti d' arruolamento fa parte in ogni caso delle attribuzioni spettanti per legge al capitano (Art. 495 Al. 2). Se malgrado ciò è stabilita un' eccezione, ciò fu fatto esclusivamente per ragioni di opportunità e di umanità. In vista di queste il progetto prussiano (Art. 406 Al. 2 e 3) aveva stabilita l' illimitata responsabilità dell' armatore per i crediti dell' equipaggio per salarii, spese di viaggio ed indennità. Alla Conferenza di Amburgo si cercò di conciliare questa considerazione coll' altra « che l' equipaggio deve avere un grande interesse proprio alla conservazione della nave e correre esso stesso il rischio, finchè la nave è in pericolo », la quale serve a spiegare il principio dell' antico diritto (conservato nella maggior parte delle legislazioni più recenti), che cioè, se la nave va perduta, va perduto anche il salario; e ciò si fece col non tenere l'armatore responsabile personalmente, ma solo colla nave e col nolo pei crediti derivanti dal viaggio non ancora compiuto o dall' ultima parte di questo, se esso è diviso in più parti, nel caso che la nave vada perduta senza colpa di lui prima del compimento del viaggio, ma col negargli nello stesso tempo in modo espresso il diritto di ripetere gli acconti eventualmente anticipati (Art. 453 Cod. Comm. Cfr. Prot. IV, pag. 1617-1624, pag. 1649-1652). Nei motivi premessi all' Ordinanza per la gente di mare furono ritenute prevalenti le considerazioni di opportunità, che militavano in favore delle persone dell' equipaggio, e fu fatta la disposizione esclusivamente nell' interesse di queste (1).

---

(1) Le legislazioni marittime straniere contengono del pari, riguardo alla responsabilità dell' armatore pei salarii dell' equipaggio, disposizioni non in tutto conformi ai principii generali del diritto marittimo. L' Art. 17 dell' Ordinanza marittima per la Finlandia corrisponde perfettamente al § 68 sopra riportato. In Inghilterra il *Merchant Shipping Act* del 1854, avuto riguardo al principio precedentemente in vigore: *the freight is the mother of wages* (Cfr. Maclachlan, pag. 228) ha stabilita la regola *(Sect. 183). No rigth to wages shall be dependent on the earning of freight.* Soltanto in un caso il marinaio perde il proprio salario: si legge infatti nella medesima *sect.: but in all cases of wreck or loss of the ship, proof that he has not exerted himself to the utmost to save the ship, cargo and stores shall bar his claim.* Nella teoria e nella pratica francesi le opinioni riguardo alla responsabilità dell' armatore pei salarii dell' equi-

Art. 454.

Gli altri casi, in cui l'armatore non risponde personalmente, ma soltanto colla nave e col nolo, sono determinati nei titoli seguenti.

L'articolo dimostra che in diritto marittimo la responsabilità personale dell'armatore costituisce la regola. E coll'espressione « responsabilità personale » il Libro V del Codice di

---

paggio sono divise. Prevale però l'opinione seguente. Se i marinai sono stati arruolati nel luogo di residenza dell'armatore, non compete a questo il diritto di fare l'abbandono per sottrarsi al pagamento dei salari, poichè a termini di legge *(Code de Comm.* Art. 223) si presume il concorso dell'armatore nella conclusione dei contratti di arruolamento (Bedarride I, Nr. 298; Desjardins II, pag. 78, e gli autori citati da Ruben de Couder I, pag. 413, n. 72); quando invece i marinai sono stati arruolati fuori del luogo di residenza, il diritto d'abbandono è ammesso. In ambe le ipotesi è però sostenuta da alcuni anche l'opinione contraria. Dall'una parte (specialmente, a quanto pare, da una giurisprudenza costante del Tribunale di Marsiglia) il diritto d'abbandono è negato all'armatore eziandio di fronte a marinai arruolati all'estero: dall'altra alcuni scrittori (p. es. Laurin in Cresp I, pag. 626-629, benchè a pag. 635 mostri di accostarsi nuovamente all'opinione prevalente e Ruben de Couder I, pag. 413 Nr. 72 bis) accordano all'armatore il diritto di fare l'abbandono anche riguardo ai contratti di arruolamento conclusi nel luogo di sua residenza, purchè non abbia preso parte alla conclusione del contratto. Il *Code de Commerce* dà una serie di disposizioni pel caso di perdita della nave e del carico. Se l'una e l'altro vanno perduti, i marinai perdono a loro volta i loro salarii (secondo la giurisprudenza però soltanto per l'ultima parte del viaggio, considerando le diverse parti del viaggio — *voyage d'aller, voyages intermédiaires, voyage de retour* — come viaggi distinti. V. Caumont pag. 682). Tuttavia non sono tenuti a restituire la parte di salario ricevuta in anticipazione (Art. 258). Se sono state salvate parti della nave o del carico, i marinai ricevono il pagamento dei salarii già guadagnati, quando questo pagamento può essere effettuato coi residui della nave e, se questi non bastano, ovvero se sono state salvate soltanto delle merci, col nolo pagato per le merci (Art. 259). Inoltre valgono le seguenti regole speciali: *Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur*

Commercio indica, come si deduce dal vederla in questo ed in una serie di altri articoli del Codice stesso contrapposta alla responsabilità limitata alla nave ed al carico, quella responsabilità, in base alla quale si può agire contro l'intiero patrimonio del debitore. I casi, in cui non è applicata questa responsabilità personale, sono contemplati, prescindendo dall' Art. 452, negli Art. 501, 680 (riguardo al quale però la responsabilità colla nave e col nolo è una conseguenza del disposto dell' Art. 452) e negli Art. 728, 755.

---

le fret à proportion de celui que reçoit le capitaine (Art. 260). *De quelque manière que les matelots soient loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés* (Art. 261) [a]. Conformi a queste disposizioni del *Code de Commerce* sono gli Art. 419-421 del Codice di Commercio olandese, soltanto colla differenza che, in caso di salvataggio della nave o del carico e di straordinaria diligenza coronata da felice risultato, ai marinai oltre i salarii è pagato un premio di salvataggio. Così pure conforme al *Code* è il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 716 e seg.). Anche a termini di questo è frattanto concesso ai marinai il diritto ad un proporzionato premio di salvataggio, però in modo espresso soltanto a quelli che sono arruolati con partecipazione al nolo, e quando abbiano contribuito al ricupero di parti della nave. Il *Code de Commerce* belga (II, del 1879) tratta degli effetti della perdita della nave sul contratto di arruolamento, ma non degli effetti speciali di essa sul diritto al pagamento dei salarii: valgono quindi al riguardo le regole generali. Solo esso commina una riduzione dei salarii dei marinai, la determinazione della quale è rimessa al prudente arbitrio del giudice, quando sia dimostrato *qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était dans leur pouvoir pour sauver le bâtiment.* Ma anche questo Codice dispone che non si fa luogo alla restituzione della parte di salario, che fosse stata loro anticipata (Art. 54). Così pure esso riproduce negli Art. 55, 56 gli Art. 260, 261 del *Code* francese.

---

[a] L'*Art. 585 Cod. Comm.* dice parimenti che nel caso di preda, di rottura o di naufragio con perdita intiera della nave e del carico i marinai non possono pretendere alcun salario, senza essere però obbligati a restituire le ricevute anticipazioni. — *Se qualche parte della nave è ricuperata*, dispone il successivo *Art. 586, i marinai arruolati a viaggio od a mese sono pagati del salario scaduto sugli avanzi della nave o su ciò che venne ricuperato dalla preda. — Se le cose salvate o ricuperate non bastano, o se non si è salvato o ricuperato che il carico, essi sono pagati sussidiariamente sul nolo. — I marinai arruolati con partecipazione al nolo sono pagati in proporzione del nolo guadagnato. — I marinai, in qualunque modo arruolati, hanno diritto al pagamento delle giornate da essi impiegate per salvare gli avanzi della nave e le cose naufragate.*

Art. 455.

L'armatore, come tale, può essere convenuto davanti il tribunale del porto d'inscrizione (Art. 435) per qualsivoglia azione, senza distinguere se egli sia obbligato personalmente o soltanto colla nave e col nolo [*a*].

Come pel commerciante il luogo, in cui si trova il suo stabilimento commerciale, costituisce il fondamento della sua attività commerciale, così è per l'armatore il luogo, ove la nave è inscritta, poichè questo, se ci è permessa l'espressione, è il suo domicilio (« Quasidomicilio » GOLDSCHMIDT, *Handelsrecht*, II, pag. 5, Nota 8). È quindi correttissimo lo stabilirvi anche il *forum domicilii* dell'armatore per tutte le cose attinenti al commercio di navigazione (1).

La legge dice che l'armatore può essere convenuto davanti l'autorità giudiziaria del porto d'inscrizione, ma non dice che può esserlo soltanto davanti ad essa. Così un creditore della nave, il quale faccia valere il suo diritto di pegno sulla nave, può promuovere la sua azione, anche quando la rivolga contro l'armatore, nel luogo ove la nave si trova (HERMANN e HIRSCH *Sammlung* Nr. 117; *Hamburger Handelsger. Zeit.* del 1875 Nr. 103, 105).

Per quanto riguarda la modificazione arrecata al principio enunciato in questo articolo dal § 39 dell' Ordinanza relativa agli investimenti, vedi la spiegazione di questo paragrafo.

---

(1) Questo principio è adottato anche dai giureconsulti francesi p. es. dal CRESP-LAURIN I, pag. 63, 280, dal DESJARDINS I, pag. 86 ed, a quanto pare, anche dal Tribunale di commercio di Marsiglia in una sentenza del 1 Agosto 1866.

[*a*] Manca una disposizione corrispondente. L'*Art. 54 Cod. Mar. Merc.* dispone però che « *quando nè il proprietario nè l'armatore siano domiciliati nel compartimento, in cui è o deve essere inscritta una nave, o quando vi siano più partecipi nella proprietà della stessa nave, o più armatori, o quando l'armatore fosse l'istesso capitano, dovranno i proprietarii od armatori deputare una persona, che sia domiciliata nel compartimento, in cui la nave è inscritta, perchè li rappresenti dinanzi all'autorità marittima* ».

Art. 456.

Se una nave appartenente in comune a diverse persone è da queste impiegata nell'esercizio del commercio di navigazione marittima, si ha una comunione di compartecipi della nave *(Rhederei)*.

Le disposizioni a questa relative non sono applicabili nel caso in cui proprietaria della nave sia una società commerciale.

1. Più persone, le quali si servono di una nave, fra loro comune, per esercitare per conto di tutte il commercio di navigazione marittima, possono trovarsi fra di loro in rapporti giuridici molto diversi. Esse possono costituire, come l'articolo rileva in modo espresso, una società di commercio o per azioni (il che si verifica per le grandi società di trasporti e specialmente di navigazione a vapore), od in accomandita od in nome collettivo. Tali società sono allora regolate dalle disposizioni proprie alla loro rispettiva forma di società: esse però in diritto marittimo appariscono come un unico armatore. Ma la forma più comune, la quale però ha sempre per oggetto solo una nave, è la *Rhederei* (unione, comunione di compartecipi nella nave), un tempo chiamata anche *Mascopei*. Questa sussiste ognora quando una nave appartiene a più persone (1), e da esse è adoperata ad esercitare il commercio di navigazione marittima per conto comune, purchè quest' unione di persone, nella loro qualità di proprietarie della nave, non costituisca una società commerciale. Non rileva che questa comunione di comproprietarii della nave sia esistita fin dall' origine di essa o sia sorta in seguito pel fatto che la nave appartenente ad una sola persona sia passata a varii suoi eredi, ovvero sia stata da essa venduta parzialmente ad una o più persone.

---

(1) Del resto non è necessario che queste siano, singolarmente considerate, delle persone fisiche. Anche una società per azioni od una società in nome collettivo può possedere una o più quote di comproprietà di una nave.

Perciò la nave è ripartita in un numero maggiore o minore di parti ideali (*carati*) [a]. La misura, ed in conseguenza il numero delle parti, in cui è suddivisa la nave, dipende esclusivamente dalla volontà dei proprietarii: perciò essa varia straordinariamente e non è proporzionata alla grandezza della nave. Appunto nelle navi piccole di 200 a 300 tonnellate il numero delle parti è non di rado eccessivamente grande; spessissimo tali navi sono suddivise in 100, 120 parti, e non di rado, specialmente nelle navi del Mecklemburgo si riscontrano 360 parti ed anche più (1), mentre al contrario grosse navi appartenenti ad una comunione, sono suddivise in quattro parti ed anche meno. Il numero delle parti non è del resto sempre eguale a quello (neppure originario) dei comproprietarii, e, se il numero delle parti è grandissimo, il numero dei comproprietarii è sempre molto minore, benchè sia frequente il caso di 30 fino a 40 ed anche più compartecipi. Infatti una persona può possedere tanto un gran numero di parti, quanto anche una sola parte od una frazione (1/2, 1/3, 2/3, 1/4, 3/4, 1/8 ecc.) di questa, ed eziandio per via di successione o di alienazioni il numero dei compartecipi può talvolta crescere talvolta diminuire. La regola certamente dovrebbe essere che l'unità di misura nella suddivisione corrisponda alla più piccola parte in origine assegnata ad un proprietario (2). Il motivo di questo frazionamento delle navi deve ricercarsi nel fatto che

(1) In un caso a me noto, la nave di poco più di 200 tonnellate era ripartita in 5040 parti: il proprietario meno interessato ne aveva 21, quello più interessato ne aveva 1134.

(2) Di regola la quota di ogni compartecipe è espressa con una frazione: però il divisore non è affatto, anche per la stessa nave, sempre lo stesso. Per es. in una nave possono riscontrarsi le seguenti frazioni indicanti le quote di altrettanti comproprietarii: $\frac{1}{120}$, $\frac{20\,1/2}{60}$, $\frac{1}{90}$, $\frac{13\,1/2}{60}$, $\frac{2}{60}$ ecc. inoltre $\frac{1}{480}$, $\frac{13\,1/2}{60}$, $\frac{1}{90}$ ecc.

[a] L'*Art. 44 Cod. Mar. Merc.* stabilisce che l'indicazione delle partecipazioni nella proprietà della nave deve farsi per carati o per frazioni di carati. Che cosa sia il carato viene spiegato dall'*Art. 807 Reg. Mar. Merc.*, giusta il quale « *la proprietà del bastimento si divide in ventiquattro parti suscettibili di suddivisioni: ciascuna delle ventiquattro parti prende il nome di carato ed ogni frazione di parte è per conseguenza frazione di carato: qualsiasi porzione di proprietà di un bastimento non deve quindi essere espressa che sulla base dell' unità di carato e sue frazioni* »,

il commercio di navigazione marittima costituisce nelle città marittime un ricercato impiego di capitale, al quale partecipano anche i piccoli e piccolissimi capitali. Per render ciò possibile, le parti sono stabilite assai piccole, non di rado il loro valore è di 300 Marchi, 150 Marchi ed anche meno (1).

2. Riguardo al carattere giuridico della comunione dei partecipi di una nave le opinioni dei giureconsulti sono divise (2). Alcuni la considerano come una riunione di persone, avente molti punti d'affinità colla società per azioni, senza però annoverarla fra le persone giuridiche (Vedi PÖHLS *Seerecht*, I, pag. 113; KALTENBORN *Seerecht* I, pag. 116; MITTERMAIER, *Deutsches Privatrecht*, II, § 542, IV; HILLEBRAND, *Deutsches Privatrecht*, pag. 574; WALTER *Deutsches Privatrecht*, pag. 346 e seg.; GERBER *Deutsches Privatrecht*, § 195 Nota 2); altri la

(1) In Inghilterra il numero delle parti è fisso *(shares); the property in a ship shall be divided in sixty four shares. Merchant Shipping Act* del 1854 *Sect. 37.* Non possono essere registrati più di 64 compartecipi. Chi possiede una parte può però rappresentare più persone: *Merchant Shipping Amendment Act* del 1880 *(43 e 44 Victoria* c. 18) *Sect. 2.* In Francia *ab antiquo* la nave viene di consueto ripartita in 24 parti *(portions* ovvero, specialmente nel Sud, *quirats).* Però si riscontrano anche delle suddivisioni in 100 e 1000 parti. Un compartecipe *(portionnaire* o *quirataire)* può possedere più parti; di rincontro le parti possono anche essere ulteriormente frazionate; CRESP-LAURIN I, pag. 337.

(2) La medesima diversità di opinioni riguardo alla natura di questa comunione esiste nella teoria e nella pratica in Francia. A giudizio di alcuni essa è una *société solidaire et collective,* secondo altri una *commandite* ed anche *une sorte de société anonyme,* e, giusta una terza opinione, che prevale nella giurisprudenza, una *société en participation.* Vedi CRESP-LAURIN, I, pag. 386 e seg. e gli autori ivi citati. I più recenti autori di diritto marittimo (CRESP-LAURIN I, pag. 394, DESJARDINS II, pag. 17) la ritengono invece *une société sui generis, gouvernée par ses règles propres et conformément aux traditions spéciales du droit maritime.* In Inghilterra la *communis opinio* è la seguente: I comproprietarii si trovano in un *condominium* (essi sono *tenants in common);* tale è la forma comune di quest'associazione, cioè ogniqualvolta, *if part owners hold in severalty distinct shares in a ship, with an individed interest in the whole.* Essi possono trovarsi però anche in una specie di proprietà cumulativa (essi sono *joint-tenants* o *partners),* cioè, *if a ship be vested in several persons*

giudicano semplicemente una società (Vedi EICHHORN *Deutsches Privatrecht*, § 390 e specialmente il Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero in alcune sentenze (*Entsch.* IV, pag. 84, VIII, pag. 342 e seg.); in una sentenza del 28 aprile 1875 (XVI, pag. 382) essa fu dichiarata una società in partecipazione). Il BESELER (*Deutsches Privatrecht*, § 71, A) le applica il concetto da lui introdotto nella giurisprudenza della materiale comunione di diritto, ovvero della *gesammte Hand* (investitura di un feudo a più persone insieme) e la sua opinione fu adottata dal GIERKE (*Das deutsche Genossenschaftsrecht*, II. Berlin 1873, pag. 933 e seg.). Con quest'espressione viene indicata una riunione di più persone riferentesi ad un medesimo oggetto, che per determinati rapporti rimuove i limiti della loro personalità, e li estende proporzionalmente alla sfera giuridica d'azione da loro assunta, senza però che con

---

jointly with unity of title, and no distinction of interest. Vedi MACLACHLAN, pag. 95. Quale dei due rapporti sussista, devesi decidere avuto riguardo alle circostanze dei singoli casi concreti. Cfr. ABBOTT, pag. 62, N. *e*. La differenza pratica fra queste due forme di comunione risulta dagli effetti dei contratti, che i compartecipi concludono coi terzi. *If a ship is held by its owners as partners, all are jointly liable on the contract of one of them made, as their agent in the name of and for the purpose of the partnership. It is assumed in that case that a partner acts as agent for his co-partners: otherwise as respects part-owners* (cioè *tenants in common) each of whom is bound only by his own act or the act of his agent, duly authorized by him. Between part-owners agency must be proved; between partners it is implied by law.* ABBOTT, pag. 90; Cfr. MACLACHLAN, pag. 107. Negli Stati Uniti d'America non è invece riconosciuta la differenza in esame fra le due specie di compartecipi. In America vige anzi il principio: *part-owners on the spot have am implied authority from the absent part-owners, to order for the common concern whatever is necessary for the preservation and proper employment of the ship. They are analogous to partners, and liable; under that implied authority, for necessary repairs and stores ordered by one of themselves* (KENT *Commentaries*, III, pag. 155), principio, la cui esattezza fu precedentemente riconosciuta anche in Inghilterra, ma che in seguito fu disapplicato. Il Codice di Commercio brasiliano (Art. 485) dichiara in modo espresso che i compartecipi (*sociedade ou parceria marittima*) sono soggetti alle regole relative alle società commerciali colle modificazioni stabilite dalla legge stessa.

tale riunione sia posto in essere un nuovo soggetto giuridico a sè stante. (BESELER, pag. 249; GIERKE, pag. 924 e seg.).

Le disposizioni del Codice di Commercio relative alla comunione dei compartecipi di una nave giustificano, a mio avviso (1), la dottrina di coloro che la considerano come una società, ma come una società avente un carattere suo proprio (società commerciale *sui generis*, dice il GOLDSCHMIDT nella sua *Zeitschrift*, XXIII, pag. 352). Il lato caratteristico di essa sta in ciò che i membri di quell'associazione sono persone non determinate individualmente, ma designate in certo qual modo per mezzo di una determinata cosa, la quale costituisce appunto la base della comunione, cioè la nave ed i suoi accessorii. Il far parte della comunione è subordinato esclusivamente alla proprietà di una o più parti della nave. L'acquisto di quote ha per effetto l'entrata a parte della comunione, coll'alienazione di tutte le quote possedute si cessa di farne parte (2). Il consenso degli altri compartecipi non è necessario, salvo il caso in cui, in conseguenza dell'alienazione di una parte ad uno straniero, la nave perda il diritto di inalberare la bandiera dell'Impero, perchè in tal modo sarebbe frustrato un diritto acquisito degli altri comproprietarii (Art. 470). Anche per la direzione degli interessi della comunione non si agisce di regola in base ad una convenzione contrattuale, ma la parte di ciascuno in tale direzione è determinata dall'entità della rispettiva quota, inquantochè ordinariamente prevale la volontà di colui o di coloro che posseggono più della metà della nave (Art. 458), e, dove è richiesta l'unanimità di voti, questa è a sua volta rappresentata dalla volontà di tutti i comproprietarii della nave. Un mutamento nelle persone di questi (come anche un aumento od una diminuzione del loro numero) non ha influenza sulla continuazione della comunione. La circostanza che un compartecipe muoia, o cada in istato di fallimento, ovvero divenga incapace di amministrare i proprii beni non produce lo scioglimento

(1) Dell'opinione sostenuta nella prima edizione, che cioè la comunione dei partecipi di una nave debba ritenersi una persona giuridica, io mi sono già ricreduto nell'ENDEMANN's *Handbuch*, IV, pag. 54.

(2) Occorre soltanto che l'alienazione sia comunicata ai compartecipi (Art. 471 Al. 1).

della comunione. Nessuno dei partecipi può dare la disdetta a questa e neppure esserne escluso (Art. 472). Lo scioglimento della comunione può essere deliberato a maggioranza di voti. Però la nave deve allora essere venduta: così pure la deliberazione di vendere la nave corrisponde a quella di sciogliere il consorzio (Art. 473). Che ciò malgrado la comunione dei partecipi di una nave non possa essere considerata come persona giuridica, come corporazione, lo si deduce dal fatto che essa in nessun modo, nella sua esistenza legale e di fronte ai terzi, apparisce come un soggetto giuridico a sè stante, che non ha una ragione sociale, sotto la quale possa acquistare diritti ed assumere obbligazioni, convenire in giudizio ed essere convenuta, come pure dal fatto che anzi sono i singoli compartecipi quelli, in cui favore ed in pregiudizio dei quali si risolvono direttamente tutti gli eventuali diritti ed obbligazioni, e che del pari possono essere direttamente convenuti pei debiti fatti nell'esercizio del commercio di navigazione (Art. 474, Al. 1), ed in contraddittorio dei quali debbono essere fatti valere attivamente e passivamente gli interessi della comunione.

3. La legge non prescrive una forma determinata per la costituzione di una comunione di partecipi di una nave. Essa ne fa dipendere l'esistenza dal concorso di due fatti, cioè in primo luogo dal fatto che più persone siano comproprietarie di una nave, secondariamente dal fatto che la nave sia da esse adoperata per esercitare per conto comune il commercio di navigazione marittima. Alla dichiarazione espressa di volontà equivale quindi quella che risulta da atti concludenti (1).

(1) Secondo alcune legislazioni (Regolamento danese del 30 Luglio 1756 ed Ordinanza marittima per la Finlandia Art. 19) è richiesto l'atto scritto.

Art. 457.

I rapporti giuridici dei compartecipi fra di loro si regolano in primo luogo secondo il contratto tra essi concluso. Se manca una tale convenzione, vanno applicate le disposizioni degli articoli seguenti [a].

L' articolo dice che le disposizioni del Codice di Commercio sulla comunione dei comproprietarii d' una nave, in quanto riguardano i rapporti di questi ultimi fra di loro, non sono da applicarsi rigorosamente. Devesi quindi ricercare la norma per un caso concreto innanzi tutto nelle eventuali disposizioni contrattuali ed, in difetto di queste, in quelle del Codice. Inoltre naturalmente (in conseguenza dell' Art. 1 Cod. Comm.) devesi ricorrere agli usi commerciali e sussidiariamente ai principii del comune diritto civile (*Entsch. des R. O. H. G.* XVI, N. 96, pag. 382).

I rapporti dei comproprietarii fra di loro possono essere stabiliti per contratto non solo nell' atto di costituzione della comunione, ma anche in tempo posteriore. Il contratto costitutivo vincola non soltanto quei compartecipi, che lo hanno concluso, ma anche quelli che successivamente sono venuti a far parte della comunione. Esso continua ad aver vigore, finchè non sia revocato o modificato da un nuovo contratto (Articolo 458 Al. 2).

Art. 458.

Per tutto ciò che riguarda gli interessi della comunione dei partecipi, danno norma le deliberazioni di questi ultimi. Nelle deliberazioni decide la maggioranza dei voti. I voti sono calcolati secondo la misura delle quote spettanti ai singoli

[a] Questa disposizione risponde nel nostro diritto solo all' applicazione del principio generale, che i contratti legalmente formati hanno forza di legge fra le parti contraenti (*Art. 1123 Cod. Civ.*) e dell'altro principio, che si può con private convenzioni derogare alle leggi non riguardanti in qualsiasi modo l'ordine pubblico ed il buon costume (Arg. *Art. 12 Disp. prel. Cod. Civ.*).

comproprietarii. Si ha la maggioranza di voti per una deliberazione, quando alla persona od alle persone, che hanno votato in favore di essa, appartiene complessivamente più che la metà dell' intiera nave [a].

È necessaria l' unanimità di tutti i comproprietarii per quelle deliberazioni, che tendono a modificare il contratto costitutivo della comunione o che sono contrarie alle disposizioni di questo oppure che sono estranee allo scopo della comunione medesima.

1. Dall' articolo risulta esplicitamente che l' amministrazione degli interessi comuni viene fatta per la massima parte in base a deliberazioni della maggioranza, nel determinare la quale maggioranza si tien conto non del numero delle persone favorevoli ad una proposta, ma invece, conformemente al carattere generale di una simile comunione, dell'entità delle quote di comproprietà loro appartenenti. È quindi anche possibile che la volontà di un solo comproprietario basti a costituire una deliberazione della maggioranza, sicchè questi abbia facoltà di prender sempre da solo tutte le disposizioni, che richiedono solo la maggioranza dei voti (*Entsch. des R. O. H. G.* XV, Nr. 48 pag. 158 e seg.). Al contrario è necessario che si siano espressi in favore di una determinata misura i possessori di oltre la metà di tutti i carati e non basta che ai votanti in favore di essa appartenga più della metà delle parti rappresentate nella riunione. Questo principio subisce una certa modificazione nel Mecklemburgo. L' Ordinanza del 28 Dicembre 1863 introduttiva del Codice di Commercio nel Mecklemburgo dispone infatti al § 52, che è tuttora in vigore:

Nelle votazioni circa gli affari riguardanti l' esercizio del commercio della comunione i voti di quei partecipi, che non dimorano nel luogo,

---

[a] *Per tutto ciò che riguarda l' interesse comune dei proprietari di una nave, le le deliberazioni della maggioranza sono obbligatorie anche per la minoranza. — La maggioranza si determina da una porzione di interesse nella nave eccedente la metà del suo valore* (*Cod. Comm. Art. 495 Al. 1 e 2*).

ove ha sede la comunione e non hanno dato all'armatore delegato la comunicazione di avere un rappresentante, come pure i voti di quelli, che legalmente o per circostanze di fatto sono impediti di prendervi parte, finchè mancano di un rappresentante, sono aggiunti al partito prevalente.

La legge nulla dispone intorno alla forma, colla quale devonsi prendere le deliberazioni. Queste possono dunque essere concretate sia in una adunanza dei compartecipi convocata a tale scopo sia per mezzo di corrispondenza (1). Però pella validità di una deliberazione non occorre che tutti i comproprietarii siano invitati e siano richiesti della loro opinione. Basta anzi l' accordo, intervenuto in qualsiasi modo, di un numero di compartecipi, che complessivamente possiedano più della metà della nave. Non devesi argomentare il contrario dalle parole, che i voti devono essere computati in proporzione all' entità delle quote di proprietà (*Entsch. des R. O. H. G.* XVI, pag. 382. SEUFFERT *Archiv.* XXVII, Nr. 164. — Sentenza del Tribunale d'Appello di Celle del 27 Giugno 1868).

2. Poichè quest' articolo contempla esclusivamente i rapporti giuridici dei comproprietarii fra di loro, le disposizioni di esso possono essere modificate dal contratto costitutivo della comunione. Può quindi, per esempio, essere stabilito che le deliberazioni debbano prendersi con una maggioranza maggiore di quella semplicemente assoluta per es. colla maggioranza di due terzi. Può essere stabilito che non ad ogni comproprietario spetti il diritto di voto, sia che alcuni di essi vi abbiano espressamente rinunciato, sia che siasi stabilito che il diritto di voto dipenda in generale solo da un determinato numero di parti oppure da una determinata quota di proprietà della nave, per esempio cinque parti ovvero un sessantesimo della nave. Può inoltre essere prescritto che debbasi tener conto, oltre che del numero delle parti, anche del numero delle

(1) Quest' ultima, cioè lettere che sono poste in circolazione dall'armatore delegato, costituiscono nel Mecklemburgo il modo comune di deliberare: BUCHKA und BUDDE, *Sammlung von Entscheidungsgründen des O. A. G. zu Rostock*, III, pag. 149.

persone; così, per esempio, che ogni parte fino al numero di cinque o di dieci dia diritto ad un voto, ma che le parti eccedenti, che appartengano ad un comproprietario, non siano più calcolate.

3. Il secondo alinea si spiega con ciò che la comunione deve mantenersi sempre entro la sua sfera giuridica e mai deve pregiudicare diritti di terze persone. Ai diritti di terze persone vanno equiparati gli *iura quaesita* dei suoi componenti. Ogni comproprietario ha un diritto acquisito all' osservanza dell' atto costitutivo della comunione ed, in mancanza di questo, dello scopo che essa si propone. Il consenso degli interessati, cioè l'unanimità di tutti i compartecipi, è quindi necessaria, quando si voglia derogare all' atto medesimo. Coll' espressione « tutti i compartecipi » devono intendersi compresi non solo quelli che hanno diritto al voto, ma anche coloro che a termini del contratto costitutivo avessero rinunciato a tale diritto. Infatti dalla rinuncia fatta da un comproprietario al diritto di voto si deduce solo che egli acconsente a non avere alcuna influenza nella conduzione degli affari, ma ciò naturalmente nei limiti stabiliti dal contratto costitutivo o dalla legge. E ciò non può essere inteso nel senso che egli abbia annuito ad ogni violazione, da parte dei comproprietarii aventi diritto di voto, dei diritti da lui acquisiti. Diversamente infatti potrebbe verificarsi che senza alcun motivo questi ultimi dichiarassero i compartecipi non aventi voto decaduti dalla loro quota di comproprietà nella nave. I partecipi non aventi voto dovrebbero astenersi dal votare, anche nei casi dell' alinea 2, solo allorquando eziandio per questi casi avessero espressamente rinunciato al diritto di voto.

Nella Conferenza di Amburgo le opinioni erano divise sull'interpretazione da darsi alle parole: « è necessaria l'unanimità di tutti i comproprietarii ». Alcuni membri di essa attribuivano alle parole il significato sopra espresso; altri ritenevano che l' articolo in esame contempli esclusivamente il caso ordinario, in cui tutti i compartecipi abbiano il diritto di voto, inquantochè nel caso in cui ad alcuno di essi manchi tale diritto in base a speciali convenzioni contrattuali, queste soltanto devono essere prese quali norme per decidere. Fra i fautori della prima opinione alcuni volevano, in causa del significato da essi attribuito a quelle parole, che esse fossero tolte, altri invece rite-

nevano che per gli stessi motivi dovessero essere mantenute. Si conservarono le parole, poichè i membri della maggioranza manifestamente continuarono a dissentire in proposito (Prot. IV, pag. 1563 e seg.).

4. Disposizioni estranee allo scopo della comunione sono propriamente soltanto quelle che mirano a tenere inoperosa la nave od a destinarla ad uno scopo diverso da quello commerciale (per esempio ad un viaggio di scoperta) (Prot. IV, 1501). Scopo della comunione può infatti a questo riguardo significare solo quello di una qualunque associazione di compartecipi di una nave, cioè in conformità agli Art. 450, 456 il commercio di navigazione marittima, poichè lo scopo di una singola determinata comunione (quella p. es. che avesse per oggetto il tragitto fra l'Inghilterra e le città anseatiche Cfr. Prot. pagina 1502) dev'essere identico a quello stabilito nel contratto costitutivo della comunione medesima.

5. Una deliberazione, avente per oggetto un mutamento dell'atto costitutivo, è quella che ad alcune od a tutte le disposizioni di esso ne sostituisce delle nuove; deliberazione contraria all'atto costitutivo è quella che sospende per uno o più casi determinati l'applicazione delle disposizioni di esso. Ma, come il Supremo Tribunale di Commercio (*Entsch.* XV, Nr. 48, pag. 106 e seg.) esattamente osserva, il contratto costitutivo deve interpretarsi, avuto riguardo solo all'essenziale contenuto dell'atto medesimo e non a tutto il contesto di questo. Essenziali sono naturalmente le disposizioni, che modificano quelle della legge circa le relazioni dei compartecipi fra di loro, ma non senz'altro anche queste ultime, quando siano ripetute nell'atto costitutivo, bensì solo allorquando sia dimostrato che la ripetizione fu fatta allo scopo di rendere più difficile il mutarle con posteriori deliberazioni. Così p. es. la facoltà, che nello statuto della comunione fosse accordata in modo espresso all'armatore delegato, (ma già a questo concessa dalla legge — Art. 460 Cod. Comm.) di assicurare il nolo senza speciale autorizzazione dei comproprietarii potrebbe essergli nuovamente tolta con una semplice deliberazione presa a maggioranza di voti.

Art. 459.

Con deliberazione della maggioranza può essere nominato per la gestione degli affari della comunione un armatore delegato (un direttore della nave, un gerente di essa). Alla validità della nomina di un armatore delegato, che non sia uno fra i compartecipi, si richiede l' unanimità di voti [*a*].

La nomina dell' armatore delegato può essere in ogni tempo revocata a maggioranza di voti, senza pregiudizio dei diritti al risarcimento dei danni, che competessero a termini di contratti esistenti [*b*].

[*a*] Riguardo alla nomina ed alla dichiarazione di armatore troviamo nel *Codice Mar. Merc.* l'*Art. 58*, a termini del quale « *prima dell' armamento della nave dovranno i proprietari fare atto di dichiarazione di armatore dinanzi al capitano od ufficiale di porto nello Stato e dinanzi all' ufficiale consolare all' estero, ovvero si dovrà esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone che rappresentano. — In mancanza di tale dichiarazione e giustificazione sarà considerato armatore il proprietario, che rappresenti più della metà degli interessi della nave; o, se non vi sia chi rappresenti più della metà della nave, saranno considerati armatori tutti i compartecipi. — Coloro che saranno dichiarati armatori per una spedizione o viaggio, saranno considerati come tali nelle spedizioni successive, se non vi sono dichiarazioni contrarie* ». A quest'articolo si connettono gli *Art. 419, 420, 421* del relativo Regolamento. La *dichiarazione di armatore nel senso espresso dall'Art. 58 Cod. Mar. Merc.*, dice il primo di essi, *è facoltativa, quando il proprietario o i proprietari intendono essi stessi di conservare tale qualità. — È invece obbligatoria, se la qualità di armatore sia stata conferita ad una persona estranea alla proprietà del bastimento.* L'*Art. 420* dispone che la qualità di armatore, sia che voglia conferirsi dai proprietarii ad uno di essi, sia che venga conferita a persona estranea alla proprietà del bastimento, consterà da processo verbale assunto in forma amministrativa dall' autorità marittima o consolare. — Se la qualità di armatore sia attribuita con procura od altro titolo autentico, questo si dovrà unire al processo verbale. — Lo *Art. 421* stabilisce a sua volta che ai processi verbali, di cui nell'articolo precedente, si dà un numero progressivo annuale e si conservano in volumi negli archivii dell'ufficio ricevente, indicandovi esternamente l'anno ed i numeri estremi compresi in ciascun volume. — Della fatta dichiarazione di armatore, o dell'inesistenza della medesima, devesi prendere nota nel ruolo d'equipaggio e nella matricola del bastimento. — Dove le dichiarazioni di armatore sieno fatte in un uffizio di porto, presso il quale non si trovi la matricola, in cui è inscritto il bastimento, l'uffizio medesimo fa le occorrenti comunicazioni a quello competente.

[*b*] Questa disposizione ha luogo presso di noi come la naturale conseguenza del principio generale, che il mandato può sempre essere revocato dal mandante, salva al mandatario l'azione per il risarcimento dei danni eventuali, quando la

1. È cosa opportuna che l'unione dei compartecipi di una nave abbia una rappresentanza sua propria, e che per mezzo di questa vengano stabiliti il più delle volte i rapporti coi terzi. Gli affari della comunione hanno carattere commerciale, e la gestione di essi sarebbe appunto impossibile se per tutti i negozii, che spesso richiedono pronte trattative ed immediata conclusione, fosse necessario di riunire il consenso di quaranta o cinquanta compartecipi talvolta mutabili, che non di rado dimorano rispettivamente lontani e lungi dal porto d'inscrizione della nave. Perciò la maggioranza dei comproprietarii si incorpora nell' armatore delegato (direttore della nave, preposto alla nave, esercitore, armatore, gerente, od anche scritturale) (1). Esso è l'amministratore degli affari della comunione,

---

(1) L'istituto dell' armatore delegato non è esclusivo della Germania. In Francia ha tale carattere l' *armateur* o l' *armateur gérant*. A quest' ufficio può essere chiamato sia un compartecipe, sia una terza persona. CAUMONT, pag. 213, N. 1 e 2; pag. 215, N. 8; pag. 240, n. 121; LAURIN in CRESP, I, pag. 313, Not. 19; DESJARDINS, II, pag. 9, 13, 15 e seg. [a] In Inghilterra e negli Stati Uniti di America si trova ordinariamente nelle comunioni di partecipi di una nave lo *ship's husband,* la cui condizione corrisponde all'armatore delegato. Egli è il più delle volte scelto fra i partecipi; non di rado esso è il maggiore interessato (Vedi ABBOTT pag. 62 e seg.; MACLACHLAN, pag. 182-186, KENT, III, pag. 157). Anche per le navi, che appartengono a società per azioni, può esservi uno *ship's husband.* Il direttore della società non ha le funzioni proprie di quest' ultimo (MACLACHLAN, pag. 183). Quando uno dei partecipi è lo *ship's husband,* gli è apposta eziandio la denominazione di *managing owner* (Vedi anche MACLACHLAN, pag. 186 e seg.). Se, come avviene in alcune leggi, al *managing owner* è contrapposto lo *ship's husband,* questi corrisponde appunto all' armatore delegato, che non sia contemporaneamente uno dei comproprietarii (Così p. es. nel *Merchant Shipping Act* del 1873 (36 e 37 *Victoria* c. 85) *Sect. 22;* e nel *Merchant Shipping Act* del 1876 (39 e 40 *Victoria* c. 80) *Sect. 36).* In Olanda (Codice di Commercio olandese Art. 326-328, 330-340) l' armatore delegato è denominato tenitore di libri, scritturale.

---

revoca non sia determinata da una giusta causa, o quando sia data contrariamente agli accordi intervenuti fra mandante e mandatario (Vedi *Art. 1758 Cod. Civ.; Art. 365, 366 Cod. Comm.*)

[a] V. l'*Art. 52 Cod. Mar. Merc.* riportato alla nota *a* Pag. 81 ove si legge: *sia egli o no il proprietario della nave.*

ma non il capo di questa (Sentenza del Supremo Tribunale d'Appello di Rostock del 23 Maggio 1867 — *Zeitschrift für das Handelsrecht* del GOLDSCHMIDT, XIII, pag. 603. — Cfr. CROPP nelle *jurist. Abh.* di lui e dello HEISE, I, pag. 506 e seg.). Egli può essere scelto fra i compartecipi, come pure può essere una persona estranea stipendiata o no.

2. Giusta il Codice di Commercio la nomina di un armatore delegato è soltanto permessa, ma non necessaria (1). Al contrario l'Ordinanza del 28 Dicembre 1863 introduttiva del Codice di Commercio nel Mecklemburgo-Schwerin dispone al § 51, che è ancora vigente:

Ogni nave, che appartiene a più comproprietarii, deve avere un armatore delegato.

Il fatto, che nel Mecklemburgo la legge prescrive la nomina di un armatore delegato, ha la sua ragione nella circostanza che ivi per ogni singola nave generalmente è grandissimo il numero dei compartecipi. Una disposizione di legge di tale natura è invece priva di senso nei luoghi, in cui le navi si trovano non raramente nelle mani di due o tre persone. Ciò fu osservato anche alla Conferenza d'Amburgo (Prot. IV, pag. 1520 e seg.).

3. La ragione, per cui pella nomina di un armatore delegato, che sia scelto fra i comproprietarii, basta una deliberazione presa a maggioranza di voti, ed in caso contrario è richiesta l'unanimità di voti, sta nel maggior pericolo, che presenta la nomina di una persona estranea, poichè questa non è legata alla nave da nessun interesse suo proprio.

4. Giusta il Codice di Commercio del resto una deliberazione della maggioranza è necessaria non solo per nominare armatore delegato una determinata persona, ma anche per decidere la questione pregiudiziale, se in massima debba nomi-

(1) Anche secondo la maggior parte delle legislazioni straniere la nomina di un armatore delegato è facoltativa per la comunione: solo secondo alcune poche legislazioni essa è obbligatoria (p. es. Ordinanze marittime per la Svezia § 13 e per la Finlandia Art. 19) [a].

[a] Circa l'obbligatorietà della nomina di armatore vedi l'*Art. 53 Cod. Mar. Merc.* e l'*Art. 419 Reg.* già riferiti alla nota *a* Pag. 116.

narsi un armatore delegato (Prot. pag. 1521). Naturalmente questa deliberazione può essere presa anche dal compartecipe, che da solo possieda più della metà della nave. Questi può eziandio fungere personalmente da armatore delegato.

5. Nessuna forma è prescritta per la procura, che è contenuta implicitamente nella nomina ad armatore delegato; essa può conferirsi sia a voce, sia per iscritto (come secondo l'antico diritto: PÖHLS, *Seerecht*, I, pag. 119). Il Codice di Commercio non richiede neppure che sia dichiarata all'autorità preposta al registro navale (1). Naturalmente deve risultare chiaramente l'intenzione dei comproprietarii di nominare una determinata persona armatore delegato, cioè proprio rappresentante per gli affari in corso, benchè non sia assolutamente necessario che detta persona sia designata quale armatore delegato nella conferitale procura. L'incarico di rappresentare i compartecipi in alcuni determinati affari, od in un luogo determinato all'estero (nomina di un corrispondente o di un raccomandatario; espressioni, che però non hanno alcun significato tecnico) non costituirebbe mai la nomina di un armatore delegato; ma si avrebbe solo un mandato, che dovrebbe essere regolato esclusivamente in conformità al mandato conferito (*Entsch. des R. O. H. G.* XVII, pag. 235 e seg.). Ma sarebbe invece da considerarsi armatore delegato il compartecipe, che fungesse come tale col tacito consenso degli altri comproprietarii, o colui che possedesse più della metà della nave: quest'ultimo, anche di propria autorità e senza il consenso degli altri ed eziandio contro la volontà di questi, può gerire gli affari attinenti alla nave (CROPP, *Jurist. Abh.* di lui e dello HEISE, I, pag. 525. Cfr. Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 24 Agosto 1853; ULRICH, *Sammlung* Nr. 112).

---

(1) Al contrario si legge nel *Merchant Shipping Act* inglese del 1876, *Sect. 36*: *The name and address of the managing owner for the time being of every British ship registered at any port or place in the United Kingdom shall be registered at the custom house of the ship's port of registry. Where there is not a managing owner there shall be so registered the name of the ship's husband or other person, to whom the management of the ship is entrusted by or on behalf of the owner*. Ciò è prescritto nel pubblico interesse; perciò è comminata anche una pena pecuniaria pel caso di trasgressione a tale disposizione.

6. La facoltà spettante ai compartecipi di revocare liberamente l'armatore delegato corrisponde ai principii generali relativi al mandato. Così pure l'armatore delegato ha il diritto di rinunciare ad ogni momento al conferitogli incarico, purchè lo faccia non *intempestive*, chè in questo caso, giusta i principii in materia di mandato, sarebbe tenuto per tutti i danni derivanti ai comproprietarii. Questi ultimi a loro volta nel caso di un licenziamento dato, contravvenendo al contratto, dovrebbero non solo corrispondere all'armatore delegato tutti gli utili, che il contratto gli attribuiva, ma anche risarcirlo di tutti i danni derivanti a lui direttamente dal licenziamento. Del resto non rileva che l'armatore delegato sia stato nominato nello stesso eventuale atto costitutivo della comunione o solo posteriormente. Anche il primo può essere rimosso con una semplice deliberazione della maggioranza (*Entsch. des R. O. H. G.* XV, pag. 161). Infatti, come fu alla Conferenza di Amburgo esattamente osservato da un membro, il legame intercedente fra la disposizione relativa a questa personalità ed il contratto costitutivo dell'associazione è solo accidentale (Prot. IV, pag. 1502). L'armatore delegato, il quale possieda più della metà della nave, non può naturalmente essere rimosso contro la sua volontà (Prot. pag. 1521 e seg.). Collo scioglimento della comunione cessano da sè le facoltà dalla legge attribuite all'armatore delegato nominato, al quale non ispetta la rappresentanza dei compartecipi nell'eventuale liquidazione (Così anche Sentenza del Trib. d'App. di Celle del 28 Maggio 1868. SEUFFERT, *Archiv.* XXIV, Nr. 70).

Art. 460.

Rimpetto ai terzi l'armatore delegato è autorizzato in virtù della sua nomina ad intraprendere tutti gli affari ed atti giuridici, che di consueto sono attinenti alla gestione di una comunione di partecipi di una nave.

Questa facoltà si estende in ispecial modo all'armamento, alla conservazione ed al noleggiamento della nave, all'assicurazione del nolo, delle spese di armamento e dei contributi per avarie,

come pure all'incasso di somme, che si connetta coll' ordinaria amministrazione.

L' armatore delegato ha veste entro gli stessi limiti per rappresentare la comunione in giudizio.

Egli è autorizzato a nominare ed a congedare il capitano, il quale deve attenersi esclusivamente alle sue istruzioni, e non anche a quelle che eventualmente gli fossero date dai singoli compartecipi.

Quando non gli sia stato conferito un mandato speciale a tal fine, l' armatore delegato non ha facoltà d' assumere obbligazioni cambiarie o contrarre prestiti in nome della comunione o dei singoli comproprietarii, di vendere o dare in pegno o far assicurare la nave o parti di essa.

Del resto, per gli affari e per gli atti giuridici, ch' egli è autorizzato ad intraprendere in forza della sua nomina, non ha bisogno della procura speciale, che eventualmente fosse richiesta dalle leggi dei singoli Stati [*a*].

1. L' armatore delegato non è un semplice mandatario, che obbliga i suoi mandanti solo entro i limiti del mandato; ma la sua posizione assume in certo qual modo un carattere intermedio tra quella del procuratore e quella dell'institore commerciale, malgrado che il relatore alla Conferenza d'Amburgo in prima lettura abbia manifestato essere sua intenzione quella di dare all' armatore delegato la condizione giuridica dell' in-

---

[*a*] Nel nostro diritto non v' è alcuna disposizione analoga. La facoltà competente all' armatore, sia egli o no il proprietario della nave, di provvedere a tutti i bisogni di questa, munendola degli oggetti necessarii ai suoi viaggi o spedizioni, di concludere i relativi contratti di noleggio, di nominare il capitano e di dargli le opportune istruzioni è implicitamente riconosciuta dal citato *Art. 52 Cod. Mar. Merc.*, il quale definisce chi debba considerarsi armatore della nave. — Nella dichiarazione di armatore, da farsi dai proprietarii prima dell' armamento della nave dinanzi al capitano od ufficiale di porto nello Stato e dinanzi all' ufficiale consolare all'estero, sarà di regola fatta menzione dei poteri attribuiti all'armatore. Ciò va dedotto dall'Al. 1 del successivo *Art. 58*, il quale concede che in luogo di tale atto di dichiarazione basta esibire il documento comprovante le facoltà ottenute dalle persone rappresentate.

stitore commerciale (Prot. IV, pag. 1523). Come il procuratore, è l'armatore delegato autorizzato ad intraprendere ogni sorta di atti giuridici attinenti alla gestione di una comunione di compartecipi d'una nave, non di una consimile comunione, come si dovrebbe dire, se la sua condizione giuridica fosse del tutto conforme a quella di un institore commerciale. Ma d'altra parte egli deve come quest'ultimo intraprendere solo gli atti, che si presentano ordinariamente. Questo carattere intermedio si manifesta del pari quando si considerino i singoli atti giuridici, che l'Art. 460 autorizza in modo espresso l'armatore delegato ad intraprendere, e quelli dei quali al contrario gli viene fatto divieto.

Il principio circa i limiti della facoltà di rappresentanza concessa all'armatore delegato è espresso all'alinea 1. Gli atti enumerati negli alinea seguenti, d'intraprendere i quali è data in modo espresso facoltà all'armatore delegato, devono intendersi solo come esempii, ma non come più precise determinazioni del principio generale (Prot. IV, pag. 1526). Soltanto coll'alinea 5, l'alinea 1 riceve una più precisa limitazione. L'armatore delegato infatti non solo non può vendere e dare in pegno la nave e le parti di essa o farle assicurare, ma neppure può assumere obbligazioni cambiarie e contrarre prestiti in nome della comunione e dei singoli partecipi. L'armatore delegato figura sempre quale rappresentante della comunione, ma non dei singoli suoi componenti (Prot. IV, pag. 1523, 1525, 1531). Con ciò si potrebbe spiegare anche la disposizione che egli non può far assicurare la nave, mentre gli è concesso di assicurare il nolo. Infatti l'assicurazione della nave si può concepire propriamente come cosa riguardante i singoli compartecipi ed ordinariamente quindi per le quote loro rispettive, ma non come cosa attinente alla comunione, poichè questa cessa di esistere nello stesso momento, in cui si perde il suo materiale fondamento, cioè la nave. Anche se la nave fosse completamente assicurata, ciò dovrebbe riguardarsi solo quale assicurazione di tutte le parti di essa fatta in nome di tutti i compartecipi e non della comunione (1).

(1) In Francia l'armatore delegato *(armateur gérant)* è designato nella teoria e nella pratica come *le véritable mandataire* dei compartecipi, con tutti i diritti e doveri inerenti ad una tale qualità riguardo agli interessi

2. Se l' armatore delegato è dichiarato autorizzato ad intraprendere gli atti in parola, con ciò deve intendersi solamente che tali atti devono considerarsi validi in favore dei terzi, coi quali o riguardo ai quali sono stati conchiusi, ma non già che all' armatore delegato sia sempre lecito d' intraprenderli, in modo che mai gliene possa derivare una responsabilità di fronte ai compartecipi. Infatti quest' articolo regola esclusivamente i rapporti di lui verso terze persone, mentre i suoi rapporti rispetto ai compartecipi formano oggetto dell' Art. 463.

---

relativi all'industria di navigazione (CAUMONT, pag. 215, N. 8; CRESP-LAURIN, I, pag. 348 specialmente alla nota 61, RUBEN de COUDER, I, pag. 400 e seg. N. 3 e seg.). Però la giurisprudenza francese impone all'armatore delegato l'obbligo di provvedere all'assicurazione della nave. (Vedi le citazioni, che si trovano nel LAURIN (loc. cit.) e nel COUDER (loc. cit. N. 8)). Gli scrittori inglesi di diritto marittimo caratterizzano nel modo seguente la condizione dello *ship's husband*. Egli è l'*accredited agent of the owners, and they are bound by all contracts made on their behalf, or acts done within the scope of his authority for the purposes of the ship, in connection with her employment; provided in respect of his contracts, that they be proper and necessary for the ship at the time. — He has no implied authority, however, to bind them by a contract for the lengthening of the ship, for instance, or a contract of insurance on the ship; for he is the agent of the part owners, not as proprietors, in which respect they are divided and several, but as joint adventurers in her employment and partners in the traffic for profit or loss.* MACLACHLAN, pag. 185, Cfr. pag. 182 e seg. ABBOTT, pag. 62 e seg. Il Codice di Commercio olandese (Art. 337) dice: L'armatore delegato rappresenta la comunione e può intraprendere in nome di essa atti giudiziali e stragiudiziali, purchè questa capacità non sia limitata dalla legge stessa o da speciali disposizioni del contratto costitutivo della comunione. Dall' una parte gli è concessa la completa direzione in tutte le cose attinenti e necessarie alla conservazione, all'armamento, all' approvvigionamento ed al noleggio della nave (Articolo 330). Dall'altra parte è richiesto il consenso dei comproprietarii per ogni nuovo viaggio ed ogni nuovo noleggio, quando nell' atto costitutivo non siano stati conceduti all'armatore delegato più ampii poteri a questo riguardo (Art. 331). Quest' ultimo non può senz' espressa autorizzazione di tutti i partecipi procedere all' assicurazione della nave (Art. 333).

3. Per comunione deve intendersi una qualunque comunione, e non può limitarsi la facoltà di rappresentanza competente all'armatore delegato nè agli atti, che sogliono appunto presentarsi nella gestione della comunione da lui rappresentata, nè a quelli che ordinariamente si presentano in comunioni di simile natura. È quindi perfettamente valido un contratto di noleggio conchiuso dall'armatore delegato, in virtù del quale la nave debba recarsi ad un porto transatlantico, anche se la nave fino a quel momento avesse fatti sempre soltanto viaggi fra i porti del Mar Baltico; come pure il contratto concluso per trasporto di persone, anche se la nave avesse fino allora servito pel trasporto di merci (Prot. IV, pag. 1526 e seg.). Così pure sarebbe valido il contratto, se l'armatore delegato avesse fatta provvista di vettovaglie di genere uguale a quelle che sono usate da un piroscafo addetto al trasporto dei passeggieri, ma non ad una nave della natura di quella in questione, per esempio, se per una nave, che serve a trasportare carbone od arringhe, fossero acquistate delle frutta in conserva e dei vini di Spagna.

4. Per armamento deve intendersi naturalmente anche l'equipaggiamento della nave. L'armatore delegato ha quindi facoltà di riconoscere e di pagare i crediti di salarii spettanti alle persone dell'equipaggio (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII, pag. 343). Come pure egli deve stabilire il numero delle persone dell'equipaggio e le loro diverse categorie. L'assunzione al servizio di esse suole frattanto esser fatta non da lui, ma dal capitano. Al contrario quest'ultimo è da lui nominato, come anche l'armatore delegato è la persona intermedia, per mezzo della quale il capitano si trova in certo qual modo in rapporto colla comunione. Il capitano deve rivolgersi per istruzioni all'armatore delegato. Da lui deve farsi fornire dei fondi necessarii, e di rincontro deve rimettere a lui i civanzi dei noli incassati ed i ragguagli dell'affare ed anche rendere i conti. Con ciò viene a spiegarsi l'espressa disposizione che il capitano non deve attenersi alle istruzioni, che eventualmente gli fossero date dai singoli comproprietarii, poichè il capitano ripete la sua origine dalla comunione, ma non dai singoli suoi componenti; egli gerisce gli affari della prima, ma non quelli di questi ultimi. (Sent. del Supremo Tribunale d'Appello di Rostock del 23 Maggio 1867 — GOLDSCHMIDT, *Zeitschrift*, XIII, pag. 603-605).

5. L' armatore delegato è autorizzato a riscuotere i danari, perchè tocca a lui anche il far fronte alle spese della comunione; il provvedere ai bisogni pecuniarii di questa e l'amministrazione della cassa fanno parte appunto delle sue mansioni. I compartecipi non solo debbono dunque riconoscere come fatto a loro stessi un pagamento eseguito nelle mani di lui, ma devono anche rispondere per tutte le eventuali conseguenze di tale pagamento. Se quindi all' armatore delegato è stato dal noleggiatore pagato un anticipò sul nolo, e questo deve restituirsi per non essere stato guadagnato nessun nolo in causa di un sinistro marittimo, i compartecipi sono a ciò obbligati, anche se il danaro ricevuto fosse stato dall'armatore delegato convertito in proprio vantaggio anzichè impiegato a profitto della nave. Il fatto che l' armatore delegato ha veste solo per riscuotere danari, che s' incassano in una ordinaria gestione, ha la sua ragione in ciò che diversamente la limitazione della sua facoltà di rappresentanza perderebbe il suo significato.

6. La facoltà dell' armatore delegato di stare in giudizio ha le stesse limitazioni di quella di conchiudere affari; cioè egli può agire in nome della comunione solo per cose, che avrebbero potuto anche formare oggetto di un contratto, la valida conclusione del quale stesse nelle sue facoltà (1). (Prot. IV, pag. 1527 e seg. VIII, pag. 3743).

---

(1) Nell' esposizione del diritto marittimo nel *Handbuch* dell'ENDEMANN (IV, pag. 67 e seg.) io avevo esposto il principio che l'armatore delegato abbia la facoltà di rappresentare in giudizio, come convenuto, la comunione, solo quando si tratti di responsabilità limitata alla nave ed al nolo, ma non quando sia in questione una responsabilità personale dei singoli partecipi. A questa conclusione io venivo argomentando dalla circostanza che l' armatore delegato è il rappresentante della comunione, come tale, e non dei singoli comproprietarii, e deducendone che la sua facoltà di rappresentanza non si estende oltre il vero e proprio patrimonio della comunione (nave e nolo). Ma, poichè i partecipi possono essere obbligati anche personalmente in conseguenza degli atti dell' armatore delegato, questi deve poter rappresentare la comunione come convenuto, anche quando la controversia abbia per oggetto la responsabilità personale dei comproprietarii. Io mi ricredo dunque dall' opinione manifestata.

Dalla facoltà concessa all' armatore delegato non si può naturalmente dedurre un obbligo di lui di fronte ai terzi a rappresentare la comunione in giudizio, nello stesso modo che dalla facoltà concedutagli negli Alinea 1 e 2 dell' articolo di intraprendere determinati atti straordinarii non ne può derivare ad un terzo qualsiasi il diritto di pretendere dall'armatore delegato che li intraprenda (*Entsch. des R. G. Civ. S.* I, pag. 296 e seg,) (1) Infatti anche nella Conferenza d' Amburgo non fu approvata la proposta fatta in seconda lettura, di imporre all' armatore delegato l' obbligo di rappresentare la comunione in giudizio nello stesso modo che gli era attribuita la facoltà di far ciò (Prot. VIII, pag. 3743).

7. L'Alinea 5 ha naturalmente solo il significato che i comproprietarii non sono obbligati giuridicamente a riconoscere come conchiusi per loro dall' armatore delegato gli atti in esso indicati. Al contrario non può essere con ciò assolutamente vietato all' armatore delegato di concludere tali affari nell'interesse di quelli, anche senz' averne ricevuto l' incarico. Egli è anzi a ciò autorizzato, quando si presentino i requisiti di una *negotiorum gestio* ed allora egli può anche pretendere colla *negotiorum gestorum actio contraria* di essere tenuto indenne dai compartecipi (Prot. IV, pag. 1531, VIII, pag. 3716).

(1) Il Tribunale dell' Impero osserva che il Codice di Commercio, quando vuole imporre ai rappresentanti l' obbligo di stare in giudizio (p. es. ai socii aventi la firma sociale ed ai liquidatori nelle società in nome collettivo, ai gerenti nelle accomandite, ed al direttore nelle società per azioni, ed in generale agli organi naturali o legali di soggetti giuridici, in contrapposizione ai rappresentanti facoltativi, quali sarebbero gli armatori delegati ed i procuratori) si serve sempre delle espressioni « la società è rappresentata davanti l' autorità giudiziaria » (Art. 117, 167, 227) « essi devono rappresentare in giudizio la società » (Art. 137) e prescrive anche in modo espresso che le notificazioni alla società, per essere legalmente efficaci, siano fatte ad una delle indicate persone, autorizzate a rappresentare la società (Art. 117 Al. 2, 144 Al. 3, 167 Al. 2, 235). Il § 159 del Codice dell'Impero di procedura civile, giusta il quale « la notificazione al mandatario generale, come pure all' institore, nel caso di contestazioni sorte in seguito all' esercizio di un' industria commerciale, ha lo stesso effetto di quella che fosse fatta alla parte stessa » non è applicabile all' armatore delegato, poichè questi non può essere annoverato nè nell' una nè nell' altra categoria.

Art. 461.

Da un contratto, che l'armatore delegato abbia in tale sua qualità conchiuso nei limiti delle sue facoltà, derivano alla comunione diritti ed obbligazioni verso i terzi, anche quando il negozio sia stato conchiuso senza nominare i singoli compartecipi.

Se la comunione è obbligata in forza di un contratto conchiuso dall'armatore delegato, i componenti di essa sono tenuti nello stesso modo *(Art. 452)*, come se il contratto fosse stato conchiuso da loro medesimi [*a*].

1. Affinchè la comunione resti obbligata da un affare concluso dall' armatore delegato, si richiedono due condizioni: 1.° questi deve avere concluso il negozio senza eccedere i limiti delle sue facoltà, giusta l' Art. 460; 2.° l' armatore delegato deve aver concluso l' affare in questa sua qualità. A ciò non occorre che egli abbia agito riferendosi in modo espresso alla sua qualità di armatore delegato di una determinata nave; anzi basta (Arg. Art. 52 Cod. Comm.) che risulti dalle circostanze essere stato l' affare secondo la volontà dei contraenti concluso per conto della comunione (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XV, pag. 122). S' egli al contrario avesse stipulato esplicitamente come mandatario di uno o di alcuni partecipi un contratto, che per sè stesso potrebbe entrare nella sua sfera d' azione, p. es. se avesse fatto acquisto di certe specie di viveri, perchè i partecipi, per conto dei quali ha agito, volevano viaggiare colla nave, ovvero, se egli ha concluso uno dei suindicati contratti, p. es. se ha acquistate delle provvisioni senza dichiarare di voler contrattare quale armatore delegato di una determinata nave, nel primo caso obbliga esclusivamente i suoi mandanti, nel secondo sè stesso. Nè in quest' ultima ipotesi rileverebbe che l' affare fosse esclusivamente concluso nel-

[*a*] Ciò deriva presso di noi naturalmente dalla qualità di mandatario, quasi di institore commerciale, che in certo qual modo va di preferezna attribuita all' armatore delegato.

l' interesse della nave, di cui egli è armatore delegato, p. es. che i viveri fossero destinati a questa nave ovvero, fra le altre, anche a questa nave (Cfr. Prot. IV, pag. 1579 e seg.).

2. La comunione risponde degli atti leciti dell' armatore delegato, non dei delitti da lui commessi (V. Prot. IV, pag. 1580 e seg.).

3. Poichè l' armatore delegato è autorizzato a rappresentare la comunione in giudizio, i compartecipi devono riconoscere le dichiarazioni da lui fatte davanti l' autorità giudiziaria e lasciare eseguire le sentenze da questa pronunciate contro la comunione da lui rappresentata.

4. Per le obbligazioni, che derivano alla comunione da contratti conclusi dall' armatore delegato, i partecipi sono tenuti personalmente (1) e non soltanto colla nave e col nolo, come avviene nel caso in cui l' armatore è rappresentato dal capitano (Prot. IV, pag. 1581, VIII, pag. 3733). Il rinvio all' articolo 452 può significare esclusivamente che non si fa luogo ad una responsabilità personale dei compartecipi nel caso, in cui anche da un contratto concluso dall' armatore stesso derivi solo un' obbligazione fino a concorrenza della nave e del nolo, cioè nel caso contemplato al n. 2 dell' Art. 452.

Art. 462.

Una limitazione alle facoltà dell' armatore delegato indicate all'Art. 460 non può dalla comunione essere opposta ad un terzo, se non quando essa provi che tale restrizione era nota al terzo al tempo della conclusione dell' affare [a].

---

(1) Il Codice di Commercio olandese (Art. 335) concede anche in questo caso ai partecipi il diritto di fare l' abbandono. Questo diritto cessa però se l' armatore delegato intraprende gli atti, da cui derivano le obbligazioni, in base ad incarico ricevuto dai compartecipi, o quando questi abbiano avuta in precedenza cognizione degli atti stessi (Art. 336).

---

[a] Disposizione appunto sostanzialmente conforme al capoverso dell'*Art. 370 Cod. Comm.* relativo all'institore, ove si legge: *Il preponente non può opporre ai terzi veruna limitazione del mandato tacito, se non prova che essi la conoscevano al tempo, in cui fu contratta l' obbligazione.*

La limitazione alle facoltà attribuite dalla legge all' armatore delegato non è dichiarata inefficace, come nel caso dell' institore, ma ha soltanto un' efficacia ristretta. Essa ha effetto cioè solo se era nota all' altro contraente nel momento della conclusione del contratto. Tale limitazione può essere stabilita contemporaneamente alla nomina dell' armatore delegato, come pure può essere aggiunta in tempo posteriore. Essa può in quest' ultimo caso essere generale o speciale, cioè riferirsi a tutti i casi di una certa natura, od essere stabilita solo per un singolo caso sotto forma di istruzione data all' armatore delegato, acciò si regoli nell' intraprendere un determinato atto (Prot. VIII, pag. 3795); può p. es. consistere in ciò che l' armatore delegato sia autorizzato a concludere un contratto di noleggio, che gli sembri conveniente, però solo per un porto d' Europa. Se tale limitazione è nota al terzo, può essergli opposta, poichè egli agisce dolosamente, se, allo scopo di obbligare i partecipi personalmente od anche solo la comunione fino a concorrenza della nave e del nolo, ha stipulato coll' armatore delegato un contratto, la conclusione del quale egli sapeva che era stata a quest' ultimo in modo espresso vietata. Il testo del Codice di Commercio attribuisce quest' effetto solo se la limitazione « era nota ». Ma indubbiamente è applicabile a questo articolo il principio *lata culpa dolus est;* all' « esser noto » deve quindi equipararsi il « dover esser noto », e perciò la limitazione potrà parimente essere opposta a colui, che solo per una sua grave negligenza non ne ebbe cognizione, allorquando fu concluso il contratto (Prot. IV, pag. 1531 e seg.). P. es. difficilmente può farsi una distinzione fra il caso, in cui il noleggiatore ha rilevato dalla procura rilasciata all' armatore delegato, che questi non aveva facoltà di noleggiare la nave per porti transatlantici e quello in cui, malgrado che gli sia stata comunicata la procura contenente questa limitazione, egli abbia omesso di leggerla fino a questo punto [*a*].

Il Codice di Commercio ha invero ritenuto necessario agli Art. 25 Al. 3 e 46, Al. 2, di equiparare in modo espresso al

---

[*a*] L' *Art. 1751 Cod. Civ.* ammette implicitamente questo principio col dire che il mandatario, che ha data alla parte, con cui ha contrattato in tale qualità, una sufficiente notizia delle facoltà ricevute, non è tenuto ad alcuna garanzia per quello che avesse operato oltre i limiti del mandato, eccetto che si fosse per ciò personalmente obbligato.

« conoscere » il « dover conoscere », ma ciò fu fatto esclusivamente per rendere impossibile nell'Al. 2 dell'Art. 25 e nell'Al. 1 dell'Art. 46, riguardo all'espressione « conoscere », l'estensione al « dover conoscere », che risulterebbe spontanea dai principii generali, e che in questi casi non corrispondeva all'intenzione del legislatore. Se il non aver avuta conoscenza della limitazione derivi da *culpa lata*, devesi sempre decidere solo col tener conto delle circostanze del caso concreto. Certamente non si potrà ritener come tale il non avere il terzo ritenuto necessario di indagare, se la procura non fosse eventualmente limitata, quando non vi fosse alcun motivo di sospettar ciò (*L. 6, L. 9 § 2 Dig. de iuris et facti ignorantia*, XXII, 6; *L. 11 § 3 Dig. De inst. act.* XIV, 3). Il terzo neppure è tenuto ad informarsi, se l'armatore delegato abbia promossa la deliberazione dei compartecipi eventualmente necessaria, giusta l'Art. 463, pel contratto, ch'egli conclude con lui, poichè questa disposizione regola solo i rapporti fra l'armatore delegato e la comunione. Nessun pregiudizio potrebbe quindi derivargli dal fatto di aver concluso un affare coll'armatore delegato, pur sapendo che questi non aveva provocata la deliberazione dei comproprietari a ciò necessaria (Prot. VIII, pag. 3794).

Art. 463.

L'armatore delegato è obbligato verso la comunione ad attenersi alle limitazioni da questa apposte alle sue facoltà; deve inoltre regolarsi in conformità delle prese deliberazioni e dar loro esecuzione [*a*].

Del resto la misura delle sue facoltà, anche di fronte alla comunione, giusta l'Art. 460, deve intendersi stabilita in modo che prima di procedere a nuovi viaggi ed a nuove intraprese, a

---

[*a*] In ciò sta la principale obbligazione di un qualsiasi mandatario di fronte al proprio mandante; obbligazione sancita dall'*Art. 1742 Cod. Civ.*, il quale dice che il mandatario non può fare cosa alcuna oltre i limiti del suo mandato. « *Il mandatario*, dispone anzi espressamente a sua volta l'*Art. 836 Cod. Comm.*, *che non opera secondo le istruzioni ricevute, o in difetto di istruzioni secondo gli usi del commercio, è obbligato verso il mandante al risarcimento del danno* ».

riparazioni straordinarie, alla nomina od al congedo del capitano debba richiedere una deliberazione della comunione.

1. Quest' articolo tratta dei rapporti fra l' armatore delegato ed i partecipi. Il primo è l' amministratore di questi ultimi e perciò deve eseguire le loro deliberazioni ed uniformare ad esse il suo modo di agire. S' egli non lo fa, deve rispondere verso di loro per i danni, che possono risentirne, nè rileva che l' affare contemplato dalla deliberazione dei partecipi entri o meno nei limiti d' azione assegnatigli dalla legge, e non si tien conto del pari della circostanza, se il contratto possa o no, a termini dell' articolo precedente, essere impugnato dai componenti la comunione.

2. L'Alinea 2 dell'articolo enumera gli affari più importanti, che l' armatore delegato deve concludere solo dopo la deliberazione (alla quale deve naturalmente equipararsi la ratifica) dei comproprietarii. La validità del contratto non è affatto a ciò subordinata. P. es. il capitano nominato dall' armatore delegato, senz'avere in proposito consultati i suoi mandanti, è validamente nominato, come pure tutti i contratti da lui conchiusi nei limiti delle sue facoltà obbligano i compartecipi. Ma, riguardo alla comunione, in questi casi il non aver richiesta una deliberazione della comunione (purchè naturalmente le circostanze del caso concreto permettessero di promuoverla) ha le stesse conseguenze dell' inosservanza in qualsiasi caso di una deliberazione della comunione: l' armatore delegato si rende cioè responsabile di tutti i danni, che possono derivarne ai suoi mandanti.

3. Per nuovo viaggio deve intendersi ogni viaggio, che non sia già stato in precedenza deliberato, che non costituisca l'esecuzione od il compimento di un viaggio già cominciato e che richiegga un nuovo armamento al principio della navigazione. Il testo della legge non dà motivo di ritenere l' espressione « nuovo » come equivalente a « di altra natura » ovvero « straordinario » e di riguardare come « nuovo viaggio » una impresa, che si scosti dal consueto itinerario della nave, oppure che presenti straordinarii pericoli, ovvero che richiegga straordinarie spese (*Entsch. des R. O. H. G.* XXII, pag. 290 e seg. Cfr. Prot. VIII, pag. 3722 e seg.).

Art. 464.

L'armatore delegato deve usare, nel gerire gli affari della comunione, la diligenza di un ordinario armatore [a].

1. L'articolo richiede dall' armatore delegato l' osservanza della diligenza di un regolato armatore, quando cura gli interessi della comunione, senza distinguere se egli sia o no comproprietario della nave, se agisca in base alle facoltà, che gli competono per legge, od in seguito ad una speciale procura conferitagli con deliberazione della comunione, o quale *negotiorum gestor* di questa. L'articolo non contempla il caso, in cui l' armatore delegato curi gli interessi dei singoli proprietarii. In questo caso si ha o mandato o *negotiorum gestio*, pei quali valgono i principii del diritto civile.

2. Il Codice di Commercio, col parlare in quest' articolo della diligenza di un regolato armatore, contempla con tale espressione, come in altri luoghi (Art. 282, 361, 380) coll' espressione « diligenza di un regolato commerciante », lo stesso grado di diligenza, che i Romani designavano col dire: *diligentia diligentis patrisfamilias*. La legge collo scegliere queste espressioni, invece di dire che l' armatore, il commerciante ecc. rispondono della *culpa levis*, indica che la questione, se in un determinato caso si abbia o no una colpa non deve risolversi sempre cogli stessi criterii, ma secondo le circostanze del caso concreto. La redazione dell' articolo indica che la medesima linea di condotta non è riguardata come colpa pel non commerciante nello stesso modo come pel commerciante. Ma anche negli stessi rapporti mercantili non sempre deve una persona, quindi un commerciante, un vettore, un armatore, un capitano, tenere una sola e medesima misura, sia nell' agire, sia nell' omettere di agire, anzi si deve avere riguardo, nel determinare le singole sfere d' azione, anche alle particolarità dell' esercizio della professione di cui si tratta.

---

[a] La natura dei rapporti giuridici intercedenti fra l' armatore e gli altri proprietarii dimostra che questo principio, pura e semplice applicazione di un principio assai più generale, è esattissimo e come tale implicitamente ammesso anche nel nostro diritto.

Dove è richiesta la diligenza di un ordinato armatore, non si può esigere dall' obbligato l' osservanza di tutte le circostanze, che servono di base alle ardite speculazioni di un grande armatore o di un commerciante di genio; ma basta invece l' osservanza delle norme ordinarie in una gestione della natura di quella in questione: e colposo può essere ritenuto un fatto od un' omissione solo quando l' uno o l' altra sia riguardato come colpa da coloro, che esercitano negli stessi limiti il medesimo commercio dell' obbligato. Una colpa sarebbe imputabile all' armatore delegato, se non curasse che il capitano trovi in porti stranieri il credito necessario, se lascia inoperosa la nave, che è disponibile, senza adoperarsi per concludere un nuovo contratto di noleggio, quando tale conclusione fosse possibile, ma al contrario non sarebbe per lui una colpa l' aver conchiuso un contratto di noleggio nel porto, in cui la nave si trovava, senza cercare se eventualmente in un altro porto straniero non fossero per caso ottenibili condizioni più vantaggiose. — Costituisce diligenza di un regolato armatore l' assicurare tutto il valore dell' oggetto assicurato, quando sia imposto all' armatore delegato di fare l' assicurazione (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII, pag. 65). Quest' ultimo è di regola obbligato, quale *negotiorum gestor*, ad assicurare le anticipazioni, che fa per conto dei partecipi, poichè questi ordinariamente vengono a conoscere l' esistenza e la misura di tali anticipazioni non già al principio del viaggio, ma solo posteriormente, quando l' armatore delegato fa la resa dei conti, e non sono quindi più in grado di assicurarsi da parte loro (*Entsch. des R. O. H. G.* XV, pag. 118 e seg.), ma non si può pretendere da lui che assicuri la nave presso diverse società, per diminuire il pericolo, che può derivare agli armatori dall' insolvenza di esse (1).

(1) Il Codice di Commercio olandese (Art. 332), il quale del pari ritiene il gerente responsabile di ogni danno, che deriva ai compartecipi da sua *schuld (culpa)* o *ontrouw (dolus)*, concede a questi ultimi, a tutela della indennità loro dovuta. un diritto di privilegio sulla quota di comproprietà, che eventualmente spettasse all'armatore gerente. Parimente il progetto prussiano (Art. 405) aveva attribuito ai partecipi, in garanzia di tali loro crediti, un diritto di pegno sulla quota eventuale dell'armatore delegato. Però questa disposizione fu tolta già in prima lettura (Prot. IV, pag. 1542).

Art. 465.

L' armatore delegato deve tenere un libro separato per la gestione degli affari della comunione e conservare i documenti ad essa relativi. Deve inoltre comunicare ad ogni compartecipe, che gliene faccia domanda, tutte le cose, che si riferiscono alla comunione, e specialmente alla nave, al viaggio ed all' armamento e permettergli in ogni tempo di esaminare i libri, gli scritti e le carte riguardanti la comunione.

Dalla posizione, che l' armatore delegato assume di fronte ai compartecipi, ne deriva che questi, ed eziandio ciascuno di essi, devono essere in grado di controllare la gestione di lui. Questo è il fondamento delle disposizioni dell' articolo. Riguardo alla tenuta del libro, la legge dispone: 1.° L'armatore delegato deve tenere un libro relativo alla sua gestione per conto della comunione. 2.° Egli non deve confondere la tenuta dei libri riferentisi agli affari della comunione con quella relativa agli affari suoi proprii o di altre persone (Prot. IV, pag. 1534).

Art. 466.

L' armatore delegato è obbligato in qualunque tempo a rendere i conti, quando la comunione con una sua deliberazione lo richieda. L' approvazione del conto e la ratifica dell' amministrazione dell' armatore delegato da parte della maggioranza non impedisce alla minoranza di far valere i suoi diritti [a].

1. Dalla qualità di amministratore della comunione, che assume l' armatore delegato, deriva la sua obbligazione alla resa

[a] L'obbligo imposto in modo espresso all'armatore delegato di comunicare ad ogni compartecipe, da cui sia richiesto in proposito, tutte le informazioni concernenti la sua gestione, di dar visura di tutti i documenti a questa relativi, o di rendere i conti, ogniqualvolta gliene sia fatta dimanda, non è presso di noi che l' applicazione dei principii generali in materia di mandato.

dei conti. Al contrario egli non ha alcun'azione contro i partecipi per costringerli a riconoscere il conto da lui presentato ed a dargli il relativo scarico. Egli potrebbe agire soltanto pel rimborso delle anticipazioni da lui fatte per la comunione, pelle quali i partecipi sono obbligati illimitatamente e non soltanto colla nave e col nolo (HEISE e CROPP, *juristische Abhandlungen*, vol. 1, pag. 526), e per essere liberato dalle obbligazioni personali da lui assunte nel loro interesse, ed in taluni casi potrebbe anche promuovere un' azione di provocazione (Sentenza del Supremo Tribunale d' Appello di Celle del 14 Dicembre 1865. SEUFFERT, *Archiv.* XX, Nr. 25).

2. Il principio che neppure la ratifica dei conti da parte della maggioranza impedisce alla minoranza di fare valere i proprii diritti si spiega, quando si consideri che una deliberazione della maggioranza non può mai pregiudicare gli *iura quaesita* dei singoli partecipi. Il principio, come fu spiegato alla Conferenza di Amburgo, non deve intendersi nel senso, che l' armatore delegato, quando ha data esecuzione ad una deliberazione della maggioranza, nei casi in cui questa in generale è sufficiente, possa essere convenuto dai partecipi rimasti in minoranza per avere il risarcimento del danno loro derivato, ma solo nel senso che, se egli si è reso in qualunque modo responsabile in via di regresso, ogni singolo comproprietario, naturalmente pel danno sofferto in proprio, può far valere la sua azione di regresso contro di lui, e non può trovare ostacolo all' esercizio di essa neppure nell' avvenuta approvazione o ratifica del modo d'agire dell'armatore delegato da parte della maggioranza dei componenti la comunione. Se p. es. l'armatore delegato ha noleggiata la nave per un viaggio diverso da quello che la maggioranza aveva deliberato, un compartecipe può agire contro di lui pel rimborso del maggior premio d'assicurazione, che ha dovuto pagare per la sua parte, in causa del mutato itinerario del viaggio, e ciò quand' anche tutti gli altri avessero ratificata questa contravvenzione alla deliberazione della maggioranza. Questo principio, come del pari fu rilevato alla Conferenza d' Amburgo, è tanto più necessario, in quanto che l'armatore delegato talvolta possiede più della metà della nave, poichè questi allora sarebbe sempre in grado di approvare da sè la propria condotta, e di sottrarsi ad ogni responsabilità col ratificare la sua propria amministrazione. (Prot. VIII, pag. 3719 e seg).

Art. 467.

Ogni compartecipe deve contribuire, in proporzione della sua quota di proprietà, alle spese della comunione, ed in ispecial modo alle spese per l'armamento e per la riparazione della nave [*a*].

Se un compartecipe è in mora a pagare il suo contributo, ed altri fra i comproprietari hanno anticipata la somma, che era a carico di lui, egli è obbligato verso di essi di pieno diritto al pagamento degli interessi dal momento dell'anticipazione. Devesi decidere, in conformità alle leggi dei singoli Stati, se una tale anticipazione attribuisca un diritto di pegno sulla quota di proprietà del partecipe moroso. Ma, quand'anche non si faccia luogo ad un diritto di pegno, dall'anticipazione deriva ai comproprietari un interesse su quella quota suscettibile di assicurazione. In caso di assicurazione di questo interesse, le spese relative all' assicurazione devono essere rimborsate dal partecipe moroso [*b*].

1. I singoli componenti di una comunione partecipano all'amministrazione di questa con tutto il loro patrimonio e non, come gli azionisti di una società per azioni, con una parte limitata del loro patrimonio, cioè fino a concorrenza del valore della loro quota di proprietà. D'altra parte per le obbligazioni della comunione essi rispondono non solidariamente, come i socii di una società in nome collettivo, ma solo nella proporzione, nella quale partecipano agli affari della comunione, cioè in proporzione della parte di nave, di cui sono proprietarii. Ora, poichè in una comunione è cosa della massima importanza il cogliere la congiuntura favorevole, così si deve evitare, per quanto è possibile, ogni ritardo nell' armamento di una nave. Ordinariamente, per ottener ciò, se le entrate non bastano per

---

[*a*] Analoga disposizione è contenuta nell'*Art. 676 Cod. Civ.* relativo alle comunioni in genere.

[*b*] A questo riguardo nella nostra legge manca qualsiasi regola speciale.

coprire le spese necessarie, e si richiedono quindi nuovi esborsi da parte dei comproprietarii, l'armatore delegato stesso anticipa i danari occorrenti alla comunione. Ma egli è disposto a far ciò solo quando non gliene derivi alcun danno. In tal modo si spiegano i diritti, che il Codice accorda al partecipe, che fa qualche anticipazione per conto di un altro partecipe. Il diritto concedutogli di far assicurare la quota di quest'ultimo, avuto riguardo all'esborso fatto per lui, ha il suo fondamento nella considerazione che egli, in causa di questo esborso, ha un interesse a ciò che la nave superi i pericoli della navigazione, poichè essa (cioè la quota rispettiva di proprietà), a seconda delle viste commerciali, è destinata a servire in primo luogo, se anche non esclusivamente, a garantire il credito. Questa facoltà del resto non dipende dalla circostanza, che il partecipe, pel quale è fatta l'anticipazione, sia in mora a pagare il proprio contributo, poichè di questa circostanza va tenuto conto solo per determinare il diritto di chi anticipa, ad avere gli interessi ed il rimborso delle spese d'assicurazione; infatti a questo riguardo l'articolo parla del partecipe « moroso » « che è in mora » (« *saümigen* » « *der in Verzug ist* »), mentre pel diritto di prendere l'assicurazione tale requisito non è menzionato, ed il Codice dice soltanto in modo affatto generico che la fatta anticipazione dà origine ad un interesse suscettibile d'assicurazione (*Entsch. des R. O. H. G.* XV Nr. 40 pag. 116; Nr. 48 pag. 162 e seg. Cfr. Prot. VIII pag. 4235 e seg.) Nell'espressione « quota di proprietà » deve ritenersi compresa anche la corrispondente parte di nolo spettante all'armatore, poichè quest'ultima apparisce come un accessorio della parte, e ciò che è detto riguardo all'interesse relativo alla nave vale anche pel nolo, anzi principalmente per questo, perchè alle spese della navigazione si sopperisce in primo luogo coi guadagni, che se ne ricavano e, come dice anche il Supremo Tribunale di Commercio dell'Impero (*Entsch.* XV pag. 116), l'intenzione dell'armatore delegato, che fa anticipazioni alla comunione, di regola è quella di rimborsarsi innanzi tutto coi proventi della navigazione. Il Supremo Tribunale di Commercio ha del resto esaminato il punto, di cui ci occupiamo, ma non lo ha deciso (*Entsch.* XV pag. 162).

2. L'armatore delegato ha facoltà di prendere un'assicurazione, non soltanto se egli pure è fra i comproprietarii della

nave, ma anche se non possiede alcuna quota di essa, poichè in ambedue i casi la *ratio legis* è identica, ed i Protocolli della Conferenza dimostrano che, quantunque il Codice parli sempre soltanto del compartecipe, tuttavia si ebbe sempre in vista l'armatore delegato (Prot. IV pag. 1510 e seg. VIII pag. 3721. *Entsch. des R. O. H. G.* XV pag. 115-117).

3. Il Codice di Commercio non garantisce con un diritto di pegno il credito derivante dalla fatta anticipazione, ma lascia alle leggi dei singoli Stati la facoltà di concederlo. E di questa facoltà se ne valse il Mecklemburgo Schwerin, poichè la sua Ordinanza introduttiva del Codice di Commercio al § 54 dispone:

Le anticipazioni fatte dai compartecipi, e perciò anche dall' armatore delegato, delle quali fa menzione l' Art. 467 al. 2 Cod. Comm. attribuiscono un diritto di pegno sulle quote del partecipe moroso.

Questa legge stabilisce quale requisito del diritto di pegno una *mora* del partecipe, per cui è fatta l' anticipazione: al contrario, al pari del Codice di Commercio, non subordina il diritto di pegno dell' armatore delegato alla condizione che egli pure sia comproprietario della nave.

Art. 468.

Quando sia stato deliberato d'intraprendere un nuovo viaggio, ovvero, dopo il compimento di un viaggio, di riparare la nave, oppure di pagare un creditore, verso il quale la comunione è obbligata solo colla nave e col nolo, ogni partecipe, che non ha consentito alla deliberazione, può liberarsi dall' obbligo di fare i versamenti necessari all'esecuzione di questa col rinunciare alla sua quota di comproprietà senza diritto a correspettivo.

Il partecipe, che vuole far uso di talè facoltà, deve darne notizia ai compartecipi od all' armatore delegato giudizialmente o per mezzo

di atto notarile nel termine di tre giorni da quello della deliberazione, ovvero, se a questa non era presente e neppure rappresentato, entro tre giorni da quello della notificazione della deliberazione.

La parte rinunciata ricade agli altri comproprietari in proporzione delle loro quote [a].

1. Poichè la legge concede ad ogni partecipe la facoltà di alienare liberamente la sua quota, e così gli accorda il diritto di costringere la comunione ad accettare un nuovo membro, forse anche insolvibile, e di liberarsi dall'obbligo di star garante per le posteriori obbligazioni della comunione, doveva competergli il diritto di ottenere tale liberazione anche col rinunciare alla propria quota di proprietà. Ciò fu rilevato anche alla Conferenza di Amburgo (Prot. IV pag. 1512 e seg.). La legge tuttavia non ha stabilito questo principio in modo generale, ma solo per determinati casi urgenti, nei quali non potrebbe effettuarsi un'alienazione della quota di proprietà.

2. La possibilità di sottrarsi, col rilascio della propria parte, ad un'ulteriore responsabilità personale è riconosciuta soltanto per le obbligazioni della comunione, che deriveranno solo in avvenire da una deliberazione presa appunto in quel tempo, ma non per quelle, che sono una conseguenza immediata od anche solo indiretta di una precedente deliberazione, riguardo alla quale il partecipe in questione non abbia esercitato in tempo utile il diritto d'abbandono. Viaggio nuovo non è quindi ogni viaggio, cominciato dopo il compimento di un altro, ma soltanto quello che è intrapreso in forza di una deliberazione presa non già precedentemente, ma nel tempo in cui si vuol far uso del diritto in esame (Prot. VIII pag. 3723 Vedi sopra all'Art. 463). Inoltre il partecipe non può rifiutarsi a contribuire alle spese di riparazione della nave, se questa riparazione deve farsi in un porto di rilascio forzato, poichè

[a] Nessuna disposizione di tale natura si trova nel nostro diritto. Anche nel caso contemplato dall'articolo in esame sarebbe dunque presso di noi applicabile l'*Art. 495 Cod. Comm.* altrove citato, giusta il quale tutte le deliberazioni prese dalla maggioranza sopra cose relative all'interesse comune dei proprietari obbligano anche la minoranza. Deve però osservarsi che l'*Art. 676 Cod. Civ.* concede a ciascun partecipante ad una comunione il diritto di liberarsi dall'obbligazione in genere di contribuire alle spese necessarie per la conservazione della cosa comune coll'abbandono dei suoi diritti di comproprietà.

esse sono la conseguenza di un viaggio già prima deliberato dalla comunione, durante il quale si è verificata la necessità di riparazioni (Prot. IV pag. 1514-1519, *Entsch. des R. O. H. G.* XXII pag. 294 e seg.). Riguardo alla deliberazione di soddisfare completamente un creditore, verso il quale la comunione era obbligata solo colla *fortune de mer*, allo scopo di evitare atti esecutivi contro la nave ed il nolo (Prot. VI pag. 2932 e seg.), è irrilevante che il partecipe, che vuole rinunciare alla sua quota, abbia o meno consentito alla (precedente) deliberazione, dalla quale ha avuto origine il credito, poichè la deliberazione di pagare integralmente un tale creditore non è meno nuova per ciò, inquantochè a quest'ultimo competeva il diritto di essere soddisfatto delle sue ragioni di credito solo colla nave e col nolo.

3. Il termine di tre giorni, entro il quale il partecipe, che vuol far uso del diritto in esame, deve darne notizia, decorre per l'assente, che non era rappresentato, non dal giorno in cui sia venuto per caso a cognizione della deliberazione, ma solo dal giorno in cui gliene sia stata fatta formalmente la notificazione (Prot. VIII pag. 3722).

Ma come tale non è da considerarsi la comunicazione data dall'armatore delegato, che la nave abbia intrapreso un nuovo viaggio, tanto meno inquantochè non si può rilevare da quella comunicazione, se ciò sia avvenuto in seguito ad una deliberazione obbligatoria della maggioranza. Al contrario, come in generale i singoli partecipi non hanno alcun diritto all'osservanza di determinate forme nella presa e nella partecipazione di deliberazioni della comunione, così non è essenziale che la notificazione della deliberazione abbia luogo prima che il viaggio sia intrapreso. Anche nel caso di una notificazione effettuata solo dopo il cominciamento del viaggio il partecipe deve entro tre giorni fare la dichiarazione di abbandono (*Entsch. des R. O. H. G.* XXII pag. 292-294).

4. Alla Conferenza di Amburgo fu da parte del delegato del Mecklemburgo fatta la proposta di stabilire nel Codice a tutela della minoranza l'antico diritto di porre in licitazione la nave (*Setzungsrecht*).

Quest'istituto giuridico, che nel Medio-evo aveva un'estesa applicazione non solo in Germania, ma anche fuori di essa, ma in seguito cadde sempre più in dissuetudine, era in ori-

gine uno speciale giudizio di divisione (R. WAGNER, *Beiträge zum Seerecht*, Riga 1880 pag. 2-23), ma posteriormente fu adottato anche allorquando, essendosi manifestate delle divergenze d'opinioni nella gestione della comunione, i membri della minoranza volevano sottrarsi alle conseguenze di una deliberazione della maggioranza. (*Revid. Lüb. Recht.* Legislazione riveduta di Lubecca VI, 4, 6). Era infatti conceduta alla minoranza la facoltà di porre in licitazione la nave per una somma determinata, per la quale la maggioranza doveva od assumersela o lasciarla alla minoranza (Cfr. WAGNER pag. 23 e seg.)

La proposta non trovò alla Conferenza alcun appoggio sufficiente e fu ritirata dallo stesso proponente. (Cfr. Prot. IV, pag. 1566 e seg.). Pel Mecklemburgo l'istituto fu però in modo espresso riconosciuto e conseguentemente regolato dal § 53 dell' Ordinanza introduttiva pel Mecklemburgo, mantenuto in vigore come legge nazionale dalla Legge dell'Impero del 5 Giugno 1869 (§ 4), parzialmente modificato coll'Ordinanza del 22 Ottobre 1869. Queste disposizioni sono del seguente tenore:

La minoranza dei partecipi, che è sopraffatta dal numero in una deliberazione presa dalla maggioranza riguardo agli affari della comunione (articoli 458 al. 1, 473 al. 1 Cod. Comm.), ha il diritto di porre in licitazione la nave, cioè di stimarla ad un determinato prezzo, al quale la maggioranza dei partecipi o deve rendersi acquirente della nave, pagando in proporzione di esso le quote spettanti ai componenti la minoranza, ovvero, in caso di rifiuto, deve lasciare la nave a questi ultimi contro corrispondente pagamento delle loro quote sulla base di quel prezzo. (1)

1. Sono calcolati come facienti parte della mi-

---

(1) Non è oggigiorno più in vigore la disposizione dell' Ordinanza del 31 Gennaio 1865 V. *Il contenuto del § 53 dell' Ordinanza per la pubblicazione del Codice unico di Commercio germanico è modificato nel senso che la minoranza dei comproprietarii possa porre in licitazione la nave, solo in quanto questa, col passare ad essi, non cessi di appartenere per tre quarti a sudditi del Mecklemburgo.* Vedi il commento all' Art. 434.

noranza anche i partecipi, che irregolarmente si siano allontanati nel momento della votazione, i quali non vogliano aderire alla deliberazione della maggioranza.

Il diritto di porre in licitazione la nave compete a tutti i componenti la minoranza, i quali ne vogliano far uso, e perciò, se gli altri non vogliono esercitarlo, anche ad uno solo.

a) Devesi osservare che sono calcolati nella minoranza soltanto i partecipi allontanatisi irregolarmente nel momento della votazione, mentre al contrario quelli che non dimorano ove ha la sua sede la comunione, e non hanno comunicato all'armatore delegato di avere un rappresentante, come pure quelli che, per impedimenti di fatto o di diritto, non possono prendervi parte e non hanno alcun rappresentante, sono, giusta il § 52 dell'Ordinanza, considerati come facienti parte della maggioranza, purchè la deliberazione si riferisca ad interessi della gestione in corso della comunione (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* V pag. 194 e seg.) Inoltre i partecipi allontanatisi irregolarmente non sono in ogni caso calcolati nella minoranza, ma lo sono, quando non vogliano aderire alla deliberazione della maggioranza. Da ciò si deduce che essi possono anche posteriormente accettare la deliberazione della maggioranza e che allora la minoranza, se la maggioranza rinuncia alla nave, deve assumersi le quote anche di quei partecipi.

b) Il diritto di porre in licitazione la nave può del resto essere esercitato non soltanto dall'intiera minoranza, ma eziandio da ogni singolo partecipe, che ne faccia parte. Ciò vale in primo luogo per decidere la questione, se tutta la nave debba essere posta a prezzo, e serve anche per risolvere l'altra questione per qual prezzo essa debba essere stimata, sicchè riguardo a nessuno dei due punti è decisiva la maggioranza dei voti fra i membri della minoranza, e perciò la maggioranza può anche in seguito ad una medesima sua deliberazione trovarsi in condizione di dover prendere una decisione relativamente a diverse dichiarazioni della minoranza. Ciò risulta necessariamente dal testo dell'Ordinanza. Questa dice esplicitamente che il diritto di porre in licitazione la nave spetta a tutti coloro che fanno parte della minoranza, ed eventualmente anche ad un

solo. Porre a prezzo la nave significa stimare la nave per un prezzo determinato coll'effetto sovraindicato per la comunione. Di diversa opinione è il WAGNER (Op. cit. pag. 31 e specialmente alla nota 1).

Il numero 2 è stato modificato coll'Ordinanza del 22 Ottobre 1869:

§ 1. L'armatore delegato deve, appena compiutasi la votazione, comunicare la deliberazione della maggioranza ai comproprietari rimasti in minoranza ed, accennando ad ogni singolo compartecipe interrogato in proposito ed alla sua parte, deve indicare se e come esso ha votato.

§ 2. La dichiarazione di porre in licitazione la nave deve, sotto pena di decadenza, essere fatta all'armatore delegato entro tre giorni (Art. 468 al. 2 Cod. Comm.), e nei casi urgenti subito dopo aver ricevuta la notificazione della deliberazione della maggioranza. L'armatore delegato deve, immediatamente dopo la decorrenza del termine sopra indicato, darne notizia con indicazione del tempo, in cui essa è stata fatta, a quei comproprietarii, che hanno votato in favore della deliberazione della maggioranza.

Per fornire la prova di questa notificazione ad un partecipe, il quale non abiti nel luogo, in cui risiede la comunione, basta un certificato postale, dal quale risulti che nel giorno indicato sia stata dall'armatore delegato spedita a quello una lettera, purchè non sia dimostrato che la lettera ricevuta avesse un diverso contenuto.

La circostanza che la deliberazione della maggioranza é già messa in esecuzione non toglie più, come secondo la precedente pratica vigente nel Mecklemburgo, alla minoranza il diritto di far valere la facoltà di porre a prezzo la nave, benchè dal § 3 dell'Ordinanza debba dedursi che, finchè non sia esercitata tale facoltà, la deliberazione della maggioranza possa esser eseguita e che la minoranza, la quale pone a

prezzo la nave, senza prima informarsene, si espone al pericolo di dovere assumersi insieme alla nave anche il rischio dell'impresa deliberata dalla maggioranza, cioè appunto il rischio, ch'essa voleva rimuovere col porre a prezzo la nave (*Entsch. des R. O. H. G.* V pag. 189-195).

§ 3. La stima in danaro della nave, che deve essere contenuta nella dichiarazione di porla in licitazione, comprende il valore di essa e dei suoi accessorii, e riserva ad una speciale liquidazione le altre attività e passività.

Il numero 4 è stato modificato colla Ordinanza del 22 Ottobre 1869:

§ 3. La dichiarazione di mettere la nave in licitazione fatta in tempo utile ha per effetto di sospendere l' esecuzione della deliberazione della maggioranza.

Il numero 5 fu del pari modificato dall' Ordinanza del 22 Ottobre 1869.

§ 4. I partecipi, ai quali fu notificata la dichiarazione di mettere la nave in licitazione, devono entro otto giorni far pervenire all' armatore delegato la loro contro-dichiarazione.

Questo termine comincia a decorrere col primo giorno completo dopo l'avvenuta notificazione, cioè dopo la consegna alla posta della lettera, che la contiene. Coloro, i quali entro questo termine o non si dichiarano affatto ovvero fanno una dichiarazione non chiara od insufficiente, sono considerati come se abbiano receduto dalla deliberazione della maggioranza.

Evidentemente i partecipi componenti la maggioranza — sia tutti, sia soltanto alcuni di essi — possono recedere anche in un modo espresso dalla presa deliberazione.

§ 5. Se la maggioranza è scissa nel decidere se prendere o dare, la preferenza spetta a coloro

che vogliono prendere per loro proprio conto tutta la parte di colui o di coloro, che hanno messa in licitazione la nave, fatta eccezione soltanto per il caso in cui le parti di coloro, che vogliono dare ovvero vogliono recedere dalle deliberazioni della maggioranza, calcolate insieme alle parti di colui o di coloro che hanno posta in licitazione la nave, rappresentino almeno la metà di tutte le parti appartenenti a coloro che hanno partecipato alla deliberazione. In questo caso quelli, che vogliono prendere per loro proprio conto la parte dei dissenzienti, devono, od assumere al prezzo indicato anche la parte di quelli che vogliono dare, oppure dare eziandio la loro parte, ovvero recedere dalla deliberazione della maggioranza.

Quando si verifica questo caso eccezionale, l'armatore delegato deve, dopo aver ricevute le risposte di tutti relative alla dichiarazione di licitazione, ed al più tardi subito dopo la decorrenza del termine a ciò prescritto nel § 4, comunicare per iscritto in modo preciso ad ogni partecipe, che vuol prendere, le risposte dei singoli comproprietarii, indicando quali di questi e per quali motivi siano da considerarsi recedenti dalla deliberazione della maggioranza.

Ricevuta questa notificazione, deve il partecipe in questione fare la sua definitiva dichiarazione, riguardo alla licitazione, entro un termine di otto giorni da calcolarsi in conformità al § 4; in caso contrario si ritiene ch'egli abbia receduto dalla deliberazione della maggioranza.

§ 6. L'armatore delegato deve, subito dopo aver ricevute od escluse le contro-dichiarazioni dei proprietari appartenenti alla maggioranza, comunicare al proprietario od ai proprietari, che hanno promossa la licitazione, il risultato della procedura a questa relativa.

Il numero 6 è stato modificato dall'Ordinanza del 22 Ottobre 1869.

§ 7. La licitazione opera non lo scioglimento della comunione, ma solo la separazione della parte relativa ai comproprietari. I partecipi, che restano nella nave, subentrano, riguardo alle parti da assumersi, nei diritti e nelle obbligazioni della comunione dal momento in cui la dichiarazione, che perfeziona il dare od il prendere, è stata fatta all' armatore delegato. Il prezzo risultante dalla licitazione devesi pagare, entro otto giorni dopo la liquidazione relativa, alla parte, che va separata, dopo di che la nave è a libera disposizione di colui che prende. Se la liquidazione non può esser fatta immediatamente, il prenditore ha facoltà di disporre della nave, purchè dia sufficiente cauzione.

7. Quei comproprietarii, i quali non hanno partecipato alla votazione in questione, conservano la loro quota di proprietà nella nave.

8. Se la maggioranza ha ricusata una proposta fatta dalla minoranza, è concesso di mettere in licitazione la nave per questo motivo solo quando si verifichino le condizioni, subordinatamente alle quali secondo l' Art. 473 al. 2 Cod. Comm. può essere deliberata dalla maggioranza la vendita della nave.

Questa vendita può essere deliberata dalla maggioranza anche allorquando la nave abbia finito il suo viaggio in un altro porto e l' equipaggio sia congedato. Cfr. *Art. 469 al. 2 Cod. di Comm.*

La redazione dell'Al. 1 di questo numero è molto inesatta. L'Al. 2 dell'Art. 473 Codice di Commercio parla infatti non delle condizioni, sotto le quali può essere deliberata la vendita della nave, ma di quelle richieste per la vendita. (Vedi commento all'Art. 473 n. 3). In questo senso devono essere inter-

pretate le parole dell'Al. 1 del Nr. 8. (Vedi anche WAGNER loc. cit. pag. 29 e specialmente nota 1).

Avuto riguardo a queste disposizioni, nel Mecklemburgo non è applicabile l'Art. 468 Codice di Commercio (1).

Il diritto di porre in licitazione la nave può del resto, in base all'Art. 457 Codice di Commercio, essere introdotto per una determinata comunione anche coll'atto costitutivo di essa. (Vedi anche BESELER, *System* pag. 1033; WAGNER op. cit. pag. 27).

Art. 469.

La ripartizione del guadagno e della perdita viene fatta in proporzione delle quote di proprietà della nave [a].

Si procede al calcolo del guadagno e della perdita ed al pagamento dell'utile eventuale ogni qualvolta la nave sia ritornata nel porto d'inscrizione ovvero abbia compiuto il suo viaggio in un altro porto e l'equipaggio sia stato congedato.

Inoltre, anche prima del momento sopra indicato, le somme riscosse devono essere ripartite e pagate provvisoriamente fra i singoli comproprietarii in proporzione delle loro quote di comproprietà, quando dette somme non siano necessarie per spese posteriori o per coprire i debiti dei singoli comproprietarii verso la comunione.

1. Chi fa parte di una comunione ha l'intenzione di trarne un profitto. Ma egli partecipa nello stesso modo anche nella perdita, come dispone l'Al. 1, nella proporzione, in cui è interessato nel commercio della comunione, cioè in proporzione della sua quota di proprietà. Il diritto a quella parte di guadagno è un *ius quaesitum*, che neppure da una deliberazione della maggioranza può esser tolto ai singoli partecipi.

(1) Il § 55 dell'Ordinanza introduttiva dice: *L'Art. 468 Codice di Commercio non è in vigore in conseguenza del § 53 di quest'Ordinanza.*

[a] Non altrimenti avviene in qualunque comunione. (V. *Art. 674 Capoverso Cod. Civ.*)

Di vero guadagno, di guadagno netto, può parlarsi solo dopo il totale compimento d'un'impresa, perciò solo allora si può correttamente procedere al calcolo ed alla ripartizione del guadagno. Ed una impresa può considerarsi finita soltanto nei casi indicati nell'Al. 2 dell'articolo, poichè, come fu osservato nella Conferenza di Amburgo, in tutti gli altri casi l'esito di un viaggio compiuto può esser sempre modificato dal risultato di un viaggio posteriore (Prot. IV pag. 1538 e seg.)

2. L'Al. 3 sottrae il disporre circa la ripartizione provvisoria di un guadagno alle deliberazioni della maggioranza e concede ad ogni partecipe il diritto di ottenere giudizialmente, anche malgrado una contraria deliberazione della maggioranza, che si proceda alla ripartizione d'un tale guadagno, quando non sia assorbito dalle spese dell'impresa, come pure che la ripartizione di esso non abbia luogo, quando sia necessario impiegarlo diversamente, ed anche l'armatore delegato può per quest'ultimo motivo ricusare il pagamento. (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XXIV pag. 60 e seg.).

3. Del resto nè l'Al. 2 nè l'Al. 3 impediscono che la maggioranza deliberi una nuova impresa e la ritenuta delle somme necessarie a tal fine (Prot. VI pag. 2765). Infatti, come ogni partecipe deve contribuire nella misura necessaria alla continuazione del commercio della comunione, quando non voglia e non possa far uso del diritto accordatogli dall'Art. 468, così egli deve acconsentire a che sia ritenuto a questo scopo l'utile a lui spettante od una parte di esso.

Art. 470.

Ogni partecipe può alienare in tutto od in parte la sua quota in qualunque tempo e senza il consenso degli altri compartecipi [a].

A questi ultimi non compete per legge alcun diritto di prelazione. Però l'alienazione di una quota, in seguito alla quale la nave perderebbe il diritto di inalberare la bandiera nazionale, può

[a] Il diritto di alienare in tutto od in parte la propria quota, anche senza il consenso degli altri compartecipi, è dall'*Art. 679 Cod. Civ.* espressamente riconosciuto a chiunque faccia parte di una comunione.

essere fatta validamente solo col consenso di tutti i comproprietarii [a]. Questa disposizione non viene a derogare alle leggi dei singoli Stati, che dichiarano in modo generale inammissibile una tale alienazione.

1. La quota parte della nave è non solo il segno esteriore per far parte della comunione, ma è anche una cosa attinente al patrimonio, la quale è dunque trasmissibile per eredità ed alienabile. Alla facoltà di alienare è posto per solo limite quello che dall'esercizio di essa non devono essere pregiudicati i diritti degli altri membri della comunione: fra questi diritti va naturalmente annoverato quello di inalberare la bandiera nazionale, oggi federale.

L'alienazione di una parte della nave ad uno straniero (ad alcuno che non sia suddito dell'Impero) senza il consenso di tutti i partecipi, è legalmente inefficace, è nulla. Le conseguenze giuridiche dell' alienazione non si verificano non solo nei rapporti dell'acquirente verso i comproprietarii, ma eziandio verso l'alienante. L'acquirente non può quindi pretendere dall' alienante, in base all'Art. 440 Codice di Commercio, che gli rilascii un atto scritto certificante l'alienazione (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XXIV pag. 46 e seg.). Dalla disposizione in esame non deve dedursi la conseguenza che, per vendere tutta la nave a stranieri, non basti una deliberazione della maggioranza, ma occorra l'unanimità di voti: infatti la vendita di una nave può farsi in modo assoluto in virtù di un voto della maggioranza, e non pregiudica in alcun modo i diritti dei singoli partecipi il fatto che quest'alienazione sia fatta a connazionali od a stranieri, imperocchè l'alienazione della nave opera in ogni caso lo scioglimento della comunione, mentre al contrario l'alienazione fatta a stranieri di singole parti della nave, può avere in alcuni casi conseguenze dannose per gli altri comproprietarii (Prot. IV pag. 1546 e seg.)

---

[a] Tale limitazione non è stata sancita dal nostro Legislatore, il quale però all'*Art. 48 § 2 Cod. Mar. Merc.* prescrive che, eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave potrà essere venduta a persone straniere non aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane senza il permesso di dismissione di bandiera da concedersi nello Stato dall'autorità marittima ed all' estero dall' autorità consolare dietro consegna e ritiro delle carte e del giornale di bordo. Si confrontino anche gli *Art. 40 al. 2* e *41 Cod. Mar. Merc.* sovra riportati (Nota *a* Pag. 29, 30).

2. La legislazione della Provincia dello Schleswig-Holstein ha proibito in generale in modo espresso e sotto pena di nullità l'alienazione di parti di una nave a stranieri (1). (Ordinanza del 4 Maggio 1803, Rescritto del 6 Giugno 1806. Vedi anche FALCK *Handbuch des schleswig-holsteinischen Privatrechts* Altona 1825-1848: IV pag. 137).

3. L'articolo ha escluso soltanto un diritto legale di prelazione a favore dei partecipi (2). Nulla vieta che un tale diritto sia stabilito per accordo privato p. es. coll'atto costitutivo della comunione (Prot. VIII pag. 3724 e seg.)

Art. 471.

Il partecipe, il quale ha alienata la sua quota, è considerato ancora quale partecipe di fronte ai comproprietarii, finchè l'alienazione non sia stata da lui e dall'acquirente comunicata ai compartecipi od all'armatore delegato, e resta, come partecipe, obbligato verso gli altri membri componenti della comunione per tutte le obbligazioni sorte prima di questa comunicazione.

L'acquirente è però obbligato come partecipe verso gli altri comproprietarii fin dal momento dell'acquisto.

---

(1) L'opinione dello STOBBE (*Deutsches Privatrecht* I pag. 268), da me confutata nel Manuale dell'ENDEMANN (IV pag. 32 nota 13), che tale disposizione debba ritenersi abrogata, in seguito all'eguaglianza nei diritti privati accordati in Germania agli stranieri, fu da lui mutata nella nuova edizione del suo *Privatrecht* (I pag. 323), del resto venuta alla luce già prima della pubblicazione del mio trattato.

Circa i diritti e le limitazioni, che si riscontrano nelle fonti giuridiche più remote relativamente all'alienazione di navi e di parti di navi a stranieri cfr. LEWIS (*Handbuch* dell'ENDEMANN IV pag. 31). Nell'Ordinanza marittima per la Finlandia (Art. 9) si trova del pari un divieto assoluto di alienare a stranieri quote di proprietà di navi.

(2) In alcune legislazioni straniere p. es. nelle Ordinanze marittime per la Norvegia (§ 7) e per la Finlandia (Art. 9) si trova concesso un tale diritto.

Egli deve, al pari dell'alienante, lasciare che abbiano pieno effetto a suo riguardo le disposizioni dell'atto costitutivo della comunione, le deliberazioni prese e gli affari conchiusi. Gli altri compartecipi possono frattanto porre a carico dell'acquirente tutte le obbligazioni contratte dall'alienante, quale partecipe, riguardo alla quota alienata, senza pregiudizio del diritto di garanzia, che compete all'acquirente contro l'alienante [*a*].

Mentre gli Art. 442 e 474 regolano i rapporti dell'alienante e dell'acquirente di una parte della nave verso i creditori della comunione, quest'articolo si riferisce ai rapporti intercedenti fra le suaccennate persone ed i compartecipi. Poichè la trasmissione di parti di una nave non è subordinata ad alcuna formalità, e neppure al consenso degli altri comproprietarii ed è perciò loro tolto anche il mezzo di prenderne cognizione, così apparisce naturale che il Codice non faccia cessare subito con questa trasmissione anche i rapporti fra l'alienante e gli altri partecipi, ma richieda a ciò una notificazione da parte del partecipe cessante e di quello che subingredisce. Non basta che la notificazione sia fatta da uno dei due, ma dev'essere eseguita da ambedue i contraenti, poichè essa ha per loro importanti conseguenze giuridiche e del tutto distinte, sicchè l'uno può avere interesse per l'avvenire che la notificazione sia avvenuta, mentre all'altro può importare che essa non abbia avuto luogo.

2. Riguardo alla forma dell'avviso, l'articolo nulla dispone e da ciò si deduce che esso può farsi tanto verbalmente che per iscritto, sì dai contraenti come anche dai loro rappresentanti, e si deduce del pari che l'un contraente può far la comunicazione tanto per sè solo quanto anche nello stesso tempo in nome dell'altro, purchè egli sia stato a ciò incaricato e sia in grado di fornire la prova di aver avuto questo incarico (Prot. VIII pag. 3727).

3. Finchè questa comunicazione non sia fatta, l'alienante è sempre ancora considerato quale partecipe dal punto di vi-

[*a*] La legge nostra è affatto muta al riguardo. Sono quindi applicabili i principii generali di diritto.

sta sia formale sia materiale, così riguardo ai diritti come alle obbligazioni della comunione. Fino a tale momento il comproprietario alienante ha diritto al voto e devesi tener conto del suo voto nelle deliberazioni della comunione (Prot. IV pagina 1549). Fino a tale momento può essergli pagato il guadagno ricavato dalla comunione, imperocchè la disposizione dell'Art. 441, che attribuisce all' acquirente il guadagno del viaggio in corso, si riferisce esclusivamente ai rapporti fra l'alienante e l'acquirente. Per le obbligazioni contratte fino allora dalla comunione i partecipi possono rivolgersi all' alienante, il quale deve risponderne anche in seguito (cioè anche dopo aver data la comunicazione) (Prot. pag. 1549, 1552), malgrado che, giusta l'Art. 441, l'alienante, appena che sia convenuto, possa rivolgersi a sua volta verso l'acquirente.

4. Quest'ultimo non succede in tutte le obbligazioni del suo autore, la comunione non può rivolgersi a lui per la perdita del viaggio in corso al tempo dell'alienazione; egli risponde però pelle obbligazioni sorte nel tempo posteriore non solo alla comunicazione data dell' acquisto ma anche all' acquisto medesimo. Il fondamento di questo principio sta in ciò che il proprietario di una quota della nave fa parte della comunione ed è perciò, come tale, obbligato a contribuire nella misura necessaria alla gestione della comunione. Se si ritenesse l'acquirente obbligato verso la comunione solo dal momento della fatta notificazione, verrebbe ad essere differita fino a questa epoca anche la trasmissione della proprietà della quota ed in tal modo si sarebbe prescritta per tale trapasso una determinata formalità (Prot. IV pag. 1555). Devono quindi considerarsi separatamente le singole obbligazioni assunte in occasione di una sola e medesima impresa, e ne risponderanno lo alienante o l' acquirente secondo che esse abbiano avuto origine prima o dopo la trasmissione della quota.

5. Inoltre l' acquirente deve lasciare che abbiano il loro corso le imprese state deliberate prima ch' egli venisse a far parte della comunione e deve fornire le somme, che in seguito divengano a ciò necessarie e siano deliberate dopo la sua entrata, mentre l' alienante risponde per le contribuzioni decise prima di tale momento e non ancora richieste (Prot. IV pag. 1556 e seg.)

L' acquirente deve acconsentire anche che i compartecipi

imputino alla sua parte, cioè deducano dal profitto che, sia pure posteriormente, deve essergli pagato, quanto loro doveva il partecipe cessante, imperocchè, coll' alienazione e coll' uscita di un membro dalla comunione, non deve essere deteriorata la condizione di questa, e nessun mutamento può verificarsi nei diritti di coloro che la compongono, ed è quindi necessario che essi conservino la loro azione personale contro il membro cessante, e che resti loro la garanzia reale rappresentata dalla quota di lui e dalle quote di utili a questa spettante. (Prot. pag. 1552 e seg.).

Art. 472.

Un mutamento nelle persone dei partecipi è senza influenza sulla sussistenza della comunione [*a*].

Se un partecipe muore, o viene a trovarsi in istato di fallimento, ovvero diviene giuridicamente incapace ad amministrare il suo patrimonio, questo fatto non ha per conseguenza lo scioglimento della comunione.

Non si fa luogo a disdetta da parte di un comproprietario, e neppure all' esclusione di un partecipe [*b*].

Come fu già precedentemente rilevato (V. il commento all'Art. 456 pag. 108) nessun'importanza è attribuita alle persone dei comproprietarii, come pure è irrilevante che essi siano provvisoriamente o permanentemente impediti dal prender parte alla gestione degli affari della comunione. Perciò passa agli eredi anche la quota di proprietà, cioè non solo la quota parte del corpo della nave, ma anche la parte corrispondente nella gestione della comunione. Essi divengono da sè membri della comunione, subingredendo nel posto del loro *de cujus*, senza che a ciò occorra alcuna dichiarazione da parte loro od

---

[*a*] Ciò è nel nostro diritto logica conseguenza del carattere di vincolo di fatto, che è proprio di ogni genere di comunioni. Vedi *Cod. Civ. Art. 679.*

[*b*] Lo stesso principio deve ammettersi presso di noi, argomentando *a contrariis* dall' *Art. 495 al. 3* e *4 Cod. Comm.*

alcun'accettazione da parte degli altri membri. Parimenti la quota di un partecipe caduto in istato di fallimento passa alla massa dei creditori di lui, ed è da questa alienata nello stesso modo che potrebbe alienarla personalmente il proprietario stesso.

Art. 473.

Lo scioglimento della comunione può essere deliberato a maggioranza di voti. La deliberazione di alienare la nave equivale a quella di sciogliere la comunione.

Quando è deliberato lo scioglimento della comunione o la vendita della nave, questa dev'essere venduta ai pubblici incanti. La vendita può avvenire solo allorquando la nave non sia noleggiata per un viaggio e si trovi nel porto d'inscrizione od in un porto dello Stato. Se però la nave è dichiarata irreparabile o non meritevole di riparazione (Art. 444), la vendita di essa può aver luogo anche quando sia noleggiata, ed eziandio quando si trovi all' estero. Per poter derogare alle precedenti disposizioni si richiede il consenso di tutti i partecipi [*a*].

1. Poichè la comunione dei partecipi di una nave è una società avente per base una nave destinata al commercio di navigazione marittima, essa è sciolta sì colla cessazione della riunione di persone come colla perdita della nave. Perciò alla deliberazione direttamente rivolta allo scioglimento dei rapporti sociali, corrisponde quella di alienare la nave, perchè questa, in seguito all'alienazione, va perduta per la società. Evidentemente la comunione cessa anche quando per un altro motivo cessi di esistere la riunione di persone, p. es. se, in virtù

[*a*] *Cod. Comm. Art. 495 al. 3 e 4: Il tribunale deve ordinare la vendita della nave all'incanto, quando ne è fatta domanda da tanti fra i comproprietari, che insieme uniti abbiano la metà almeno della proprietà di essa, se non vi è convenzione contraria. — Se la vendita della nave sia richiesta per gravi ed urgenti circostanze riguardanti l'interesse comune, il tribunale può ordinarla, ancorchè i comproprietari, che la domandano, rappresentino solamente un quarto della proprietà di essa.*

di contratto od in causa di successione, tutte le parti siano riunite in mano di una sola persona, perchè allora alla comunione subentra un solo armatore, come pure se la nave va perduta ovvero se è stata dichiarata buona preda da una potenza nemica, oppure se è presa da pirati.

2. Riguardo alla deliberazione di scioglimento devesi osservare eziandio che esso non deve trovarsi in contraddizione col modo effettivo di procedere della comunione. Infatti, se dopo tale deliberazione fosse continuata la navigazione, per esempio se la nave fosse noleggiata per un nuovo viaggio, si dovrebbe in ciò vedere la deliberazione di revocare quella di scioglimento (Prot. IV pag. 1558), od anzi l'accordo, dato a conoscere con atti concludenti, di porre in essere una nuova comunione alle stesse condizioni della precedente.

Nel Mecklemburgo, anche di fronte ad una deliberazione di scioglimento, la minoranza può far uso del diritto, che le compete, di porre in licitazione la nave (Vedi § 53 sopra citato dell' Ordinanza introduttiva). Quando tale diritto sia esercitato, non ha più luogo lo scioglimento. (Vedi Ordinanza del 22 Ottobre 1869 § 7).

3. Per garantire gli interessi dei singoli comproprietarii è prescritto che, salvo il caso di una deliberazione unanime di tutti i partecipi, la vendita della nave debba essere fatta ai pubblici incanti, e di regola non possa aver luogo in un porto straniero, e neppure quando la nave sia noleggiata per un viaggio (Prot. IV pag. 1559). Le eccezioni alla regola ammesse dalla legge sono del pari richieste dal beninteso interesse dei proprietarii. La legge vieta però soltanto che, mentre la nave è noleggiata o si trova in un porto straniero, abbia luogo la vendita, ma non già che sia presa la deliberazione di vendere. Tanto meno può dubitarsi di ciò, in quanto che la redazione del progetto prussiano (Art. 410):

La comunione può deliberare a maggioranza di voti il proprio scioglimento e la vendita della nave, purchè questa non sia noleggiata per un viaggio o sia già ritornata dal viaggio:

la quale permetteva di ritenere che neppure fosse concesso di deliberare la vendita della nave, finchè questa fosse noleggiata od assente, non fu adottata, e non fu accolta la proposta

fatta alla Conferenza di Amburgo che la maggioranza non possa deliberare di mettere la nave ai pubblici incanti nel porto di inscrizione prima del ritorno di essa in questo porto, e perciò prima che essa possa essere ancora una volta esaminata e prima che ne sia accertato il valore (Prot. IV pag. 1559). Così pure ha deciso il Supremo Tribunale di Commercio dell' Impero in un caso, in cui era stata posteriormente impugnata la validità della deliberazione di vendere la nave, pel motivo che questa, nel tempo in cui la deliberazione era stata presa, si trovava noleggiata in New-York (*Entsch.* XIV Nr. 131 pag. 418 e seg.)

4. Dopo lo scioglimento della comunione il patrimonio di essa (perciò il ricavo della vendita della nave, e le altre attività liquide, eventualmente ancora esistenti), deve essere ripartito fra i partecipi.

5. La legge non stabilisce la procedura da seguirsi nel fare la liquidazione. Ciò si spiega col fatto che lo scioglimento della comunione è di regola la conseguenza di una deliberazione, che prescrive non lo scioglimento in modo espresso, bensì la vendita della nave, nel qual caso la comunione è sciolta soltanto coll'esecuzione di questa deliberazione, cioè colla vendita della nave: ma ciò ordinariamente ha luogo solo dopo il termine del viaggio. Di consueto dunque, quando si procede alla vendita, gli affari della comunione sono totalmente liquidati, sicchè dopo lo scioglimento resta da ripartirsi soltanto il ricavo della vendita. Se però anche dopo lo scioglimento vi sono affari da liquidare, a ciò devono provvedere i singoli partecipi, i quali devono pure stare in giudizio come attori e come convenuti. Naturalmente essi possono anche farsi rappresentare da procuratori, e appunto tutti i partecipi possono scegliere gli stessi procuratori ed eziandio uno solo per tutti, e quest'ultimo può essere benissimo quegli che prima fungeva da armatore delegato, come pure qualunque altra persona, in modo però che nessun conto va tenuto della sua qualità di armatore delegato. Al contrario non è esatta la decisione del Tribunale d'Appello di Celle, il quale con sua sentenza del 28 Maggio 1868 (Seuffert's *Archiv.* XXIV Nr. 70) ha ritenuto che con una deliberazione della maggioranza, presa prima dello scioglimento della comunione, possa essere instituita una commissione liquidatrice, alla quale resti affidata la rappresen-

tanza giudiziale e stragiudiziale dei precedenti membri della comunione. Infatti questa non può eccedere la sua sfera di azione, e non può nominare ai suoi componenti mandatarii pel tempo in cui essi abbiano cessato di farne parte, nello stesso modo che non potrebbe nominarne ad una qualsiasi terza persona.

Art. 474.

I partecipi, come tali, sono obbligati verso i terzi, quando si fa luogo alla loro personale responsabilità, solo in proporzione della misura delle loro quote di proprietà.

Nel caso di alienazione di una quota di proprietà della nave tanto l'alienante quanto l'acquirente rispondono pelle obbligazioni personali eventualmente contratte riguardo a quella quota nell'intervallo di tempo fra l'alienazione e la notificazione menzionata nell'Art. 471 [*a*].

1. Il diritto romano risolve diversamente la questione re-

[*a*] L'*Art. 56 Cod. Mar. Merc.* dichiara i proprietari e gli armatori responsabili *solidariamente* per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi, per la retribuzione e le paghe e per le ritenzioni di paghe dovute alla cassa degli invalidi della marina mercantile, per le spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio (per queste in caso di naufragio e di abbandono della nave tale responsabilità cessa ed il rimborso si preleva sugli oggetti salvati o sul loro valore con privilegio giusta l'*Art. 138)* e per ogni spesa fatta per i medesimi dagli agenti governativi, se tali spese dovessero essere a carico della nave. — L'*Art. 426* del Regolamento dice che gli uffizi di porto possono impedire la partenza dei bastimenti si nazionali che esteri, quando i proprietari o gli armatori si rifiutassero di pagare le tasse e spese previste dall'*Art. 56 Cod. Mar. Merc.* — Il successivo *Art. 427* dispone che la sola circostanza del naufragio di un bastimento non libera il proprietario e l'armatore dalla responsabilità del rimborso delle spese di nutrimento, di vestiario e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, ma occorre che sia accompagnata da formale atto di abbandono. Nel caso di naufragio accompagnato da atto di abbandono, il proprietario e l'armatore saranno tuttavia responsabili del pagamento dei diritti per gli atti compilati nel loro esclusivo interesse dall'autorità consolare all'estero in conseguenza del naufragio, allorchè l'importare di tali diritti non avesse potuto essere prelevato dal valore del ricupero. I proprietari e gli armatori sono del pari responsabili del pagamento dei diritti per gli atti fatti nel loro interesse nanti la autorità giudiziaria nello Stato, quando il naufragio sia avvenuto nelle acque territoriali del Regno. — L'*Art. 429* poi contiene la procedura, che gli uffizi di porto devono osservare pel rimborso delle spese, di cui al succitato *Art. 56*.

lativa alla responsabilità di più *exercitores* di una nave, secondochè essi esercitino il loro traffico personalmente (*si per se navem exerceant)* o per mezzo di un *magister navis*. Nel primo caso si faceva luogo ad una responsabilità *pro rata* (*L. 4 pr. Dig. de exercitoria actione* XIV, 1); nel secondo la responsabilità era solidale (*L. 1 § 25. L. 2. L. 3 Dig. eodem*), anche quando il capitano era scelto fra i partecipi. (*L. 4 § 1 Dig. eodem*). Questi principii furono sostenuti eziandio dai più antichi scrittori italiani e tedeschi. Il posteriore diritto consuetudinario sanzionò però il principio che i partecipi rispondono in ogni caso solo in proporzione della loro quota di nave, avuto riguardo che in generale la gestione della comunione ha per fondamento la volontà di limitare, quanto è possibile, il rischio connesso all'esercizio del commercio di navigazione marittima. (Vedi Cropp *Abhand.* di lui e dello Heise I pagina 447 e seg; Martens *Grundriss des Handelsrechts* edizione III pag. 156; Kaltenborn I pag. 126 e seg.) Di questo diritto consuetudinario ha tenuto conto il Codice di Commercio, secondo l'esempio di altre legislazioni. (1) (Cfr. Motivi pag. 224).

(1) Codice di Commercio olandese (Art. 321, 322, 335) e portoghese (Art. 1338). Ordinanza marittima per la Finlandia (Art. 28). Nel *Code de Commerce* francese (Art. 216 al. 3) e belga (II del 1879 Art. 7 al. 3), come pure nel Codice di Commercio italiano (Art. 482 al. 2) [*a*] il principio è riconosciuto solo riguardo al partecipe. che nello stesso tempo è capitano, al quale perciò non compete il diritto di fare l'abbandono nei casi in cui la comunione è convenuta in conseguenza di atti del capitano. Al contrario è controversa in Francia la questione, quale carattere abbia in sè e per sè stessa la responsabilità dei partecipi. La responsabilità *pro rata* ha avuti strenui sostenitori (p. es. Caumont pag. 225 n. 57; Bedarride I, 299; Alauzet III n. 1115, IV n. 1724; Bravard-Demangeat IV pag. 171 e gli autori ivi citati). Ma anche la responsabilità solidale fu da taluni scrittori sostenuta (p. es. di recente da Cresp-Laurin I pagina 388 e seg. specialmente alla nota 108, II pag. 299 e seg.; e dal Desjardins II pag. 16 e seg. 54 e seg.) Quest'ultima opinione fu adottata dalla Corte di Cassazione in due decisioni del 27 Febbraio 1877. In Inghilterra nel caso di comunione si ammise in origine sempre la responsabilità

[*a*] Si legga invece *Art. 491 al. 2*. Evidentemente l'Autore si è attenuto alla numerazione del testo approvato dal Parlamento e pubblicato colla legge 2 aprile 1882, anzichè a quella del testo definitivo.

2. Il Codice fa dipendere la responsabilità *pro rata* da due condizioni: *a*) I partecipi devono essere obbligati in questa loro qualità, cioè essere convenuti esclusivamente come appartenenti alla comunione. Può verificarsi benissimo che anche per i partecipi si faccia luogo ad una responsabilità solidale in seguito a fatti speciali p. es. in virtù di un' espressa disposizione del contratto od in causa di un delitto (Prot. IV pag. 1612 e seg.) *b*) Occorre che sia in questione la responsabilità personale dei partecipi, perchè, dove si fa luogo alla responsabilità colla *fortune de mer*, non si può parlare di responsabilità *pro rata*. La legge dice che in determinati casi l'armatore, e perciò anche la comunione dei partecipi, è tenuto solo fino a concorrenza della nave e del nolo. Questi sono quindi incondizionatamente gli oggetti, sui quali i creditori possono esercitare le loro ragioni, senza aver riguardo alla entità del credito. I creditori possono perciò sempre rivolgersi contro di quelli oggetti, finchè hanno ancora un credito contro l'armatore o la comunione. Solo coll'estinzione del credito cessa anche il diritto di cercarne il soddisfacimento sopra

---

solidale dei partecipi. (ABBOTT. pag. 66 e seg. MACLACHLAN II pag. 95 e seg.) ed agli Stati Uniti questa è ancora adesso l'opinione prevalente. (KENT *Comment.* III pag. 155). Al contrario in Inghilterra oggigiorno si fa distinzione fra i *tenants in common* e gli *joint tenants* (Vedi sopra a pag. 107, 108). Responsabili solidariamente in modo assoluto sono soltanto questi ultimi. Pei primi vale il principio *that they are severally liable, each upon his own contract, made by himself, or by a duly authorised agent on his behalf* (MACLACHLAN pag. 107; ABBOTT. pag. 61 e seg., pag. 70; FOARD pag. 81 e seg., pag. 45 e seg.) Per le obbligazioni assunte dai partecipi in comune, ciascun partecipe è tenuto anche oltre la parte corrispondente alla sua quota, quando il creditore non ottenga dagli altri partecipi il suo completo soddisfacimento. Riguardo al promuovere l' azione vale la seguente norma: *an action against the part-owners upon any contract relating to the ship should be brought against all jointly; but yet if the defendants omit to take the objection at an early part of the proceedings, the plaintiff will recover his whole demand, and the defendants must afterwards call upon the others for contribution.* MACLACHLAN pag. 126 e seg.; Cfr. ABBOTT pag. 70 e seg.) Il *Merchant Shipping-Act* del 1854 *Sect.* 507-515 ha prescritto uno speciale procedimento per le azioni derivanti da una colpa dell'equipaggio.

quelli oggetti. Col pagamento di una parte del debito non resta liberata una parte qualsiasi di essi ed evidentemente non è il caso di distinguere fra il caso in cui tale pagamento sia fatto dal solo proprietario della nave e quello in cui sia fatto da uno dei componenti la comunione. Quest'ultimo quindi non può liberare la sua parte col pagamento della quota a questa corrispondente (1), ma solo coll' integrale pagamento del debito (Prot. VIII pag. 3731). Il Codice di Commercio ha riconosciuto in modo espresso quest' ultimo principio eziandio dove tratta dei creditori della nave (Art. 766).

3. Riguardo ai rapporti dell'alienante e dell' acquirente di una quota di proprietà della nave di fronte ai terzi, la legge stabilisce lo stesso principio, che regola i rapporti di quelli verso gli altri partecipi. Come verso questi l'alienante è tenuto, finchè non sia stata data loro comunicazione dell'avvenuta alienazione, e solo in forza di questa resta liberato, e l' acquirente da parte sua è obbligato fino dal momento dell'acquisto,

---

(1) L'opposto principio è stabilito pel sistema dell' abbandono dal Codice di Commercio olandese (Art. 321) e da quello portoghese (Art. 1338). Questi dispongono in modo espresso che ogni partecipe è liberato dalla sua responsabilità coll'abbandono della propria quota di comproprietà. Questa decisione è perfettamente logica pel sistema, di cui si tratta e la differenza dal principio adottato nel diritto germanico si spiega, confrontando il sistema dell'abbandono con quello della responsabilità limitata per legge. In quest'ultimo è assegnato al creditore un oggetto, dal quale può ottenere il proprio soddisfacimento, quando il debitore non adempia volontariamente la sua obbligazione: nel primo si fa luogo ad una responsabilità personale dell' armatore, il quale può liberarsene coll'abbandono. Se la nave appartiene non ad un solo armatore, ma ad una comunione, questa non è obbligata, poichè non ha in generale nel commercio la qualità di soggetto giuridico, ma sono obbligati i singoli partecipi. Anche questi però si sottraggono alla responsabilità personale coll' abbandono, poichè il diritto di far l' abbandono non è affatto limitato ai singoli proprietarii. L' abbandono di un partecipe può naturalmente riferirsi solo alla parte di lui, chè egli non può disporre di beni appartenenti ad altre persone, (e tale è il caso riguardo alle quote di comproprietà spettanti agli altri partecipi). Vedi anche Lamprecht nella *Zeitschrift* del Goldschmidt XXI pag. 93. Di diversa opinione è "Ehrenberg (*Beschränkte Haftung* pag. 242 e seg.), il

sicchè nell'intervallo fra l'alienazione e la notificazione la comunione ha due debitori, l'alienante e l'acquirente, così pure il terzo creditore può durante tale periodo di tempo rivolgersi sì contro l'uno che contro l'altro.

Art. 475.

Qualunque azione contro i partecipi come tali può essere promossa davanti il tribunale del porto d' inscrizione (Art. 435), senza distinguere se sia esercitata da un compartecipe ovvero da un terzo.

Questa disposizione è applicabile anche quando l'azione sia promossa soltanto contro uno o contro alcuni dei partecipi [a].

Cfr. Art. 455.

---

quale però, in appoggio della sua opinione, adduce solo gli inconvenienti, che produrrebbe pei creditori il sistema contrario. Ma tali inconvenienti al contrario si verificherebbero rispetto ai singoli partecipi, quando fosse vera l'opinione dell'EHRENBERG, secondo la quale questi ultimi sarebbero liberati esclusivamente col cedere tutta la nave (Cfr. Prot. IV pag. 1587 e seg.) Gli scrittori francesi si fondano del pari pella massima parte sul punto di vista da me esposto (Vedi BEDARRIDE I n. 293; CRESP-LAURIN I pag. 393, 637 e seg.; DESJARDINS II pag. 87). Secondo un'altra opinione l'abbandono deve essere deliberato dalla maggioranza; ma, se questa si pronuncia contrariamente all'abbandono ed in favore al completo soddisfacimento dei creditori, la minoranza può non aderirvi (CAUMONT pag. 26 e seg. n. 24 e seg.; RUBEN DE COUDER pag. 412 n. 69). I giureconsulti, che ammettono un parziale abbandono, sono discordi relativamente agli effetti di esso. Quelli, che ammettono la responsabilità *pro rata*, ritengono che il partecipe, che fa l'abbandono, si liberi in tal modo della sua parte di debito, coloro che opinano invece che la responsabilità sia solidale, sostengono che i partecipi, i quali non fanno uso del diritto d'abbandono, restino obbligati per le parti del debito, che sono a carico di quelli che fanno l'abbandono, quando esse non siano materialmente estinte (Vedi DESJARDINS loc. cit.)

---

[a] Il nostro Codice non stabilisce in modo generale questa competenza territoriale, vedi però l'*Art. 54 Cod. Mar. Merc.* già sopra riportato.

Art. 476.

All'unione di due o di più persone, avente per iscopo di costruire per conto comune una nave e di esercitare con essa la navigazione marittima, sono applicabili gli Articoli 457, 458, 467; quest'ultimo si riferisce allora anche alle spese di costruzione. Così pure sono applicabili anche gli Articoli 472, 474 ed, appena la nave sia compiuta e consegnata dal costruttore, anche gli Articoli 470, 471 e 473.

L'armatore delegato (Art. 459) può essere nominato anche prima del compimento della nave: egli ha in questo caso, subito dopo la sua nomina, relativamente alla futura gestione della comunione, i diritti ed i doveri di un armatore delegato.

1. La legge non contempla una riunione di persone, la quale si sia costituita esclusivamente allo scopo di costruire una o più navi per rivenderle, ma si riferisce ad una società, che si proponga di esercitare per conto comune il commercio di navigazione marittima ed a tal fine si faccia costruire una nave (Prot. IV pag. 1499, 1638). Ad una tale società non si può applicare esclusivamente la nozione della comunione dei comproprietarii d'una nave, poichè quest'ultima presuppone come base la nave; essa invece è esclusivamente una società civile. Il Codice ha però applicati ad essa i principii, che valgono per la comunione, in quanto questi siano in generale applicabili nel nostro caso, poichè il momento, in cui è compiuta la costruzione della nave e comincia l'esercizio della navigazione, in moltissimi casi non può determinarsi, mentre non di rado si connettono fra di loro gli affari concernenti la costruzione e la successiva gestione della comunione (Prot. IV pag. 1642-1654). I principii, che regolano il diritto dei comproprietari di alienare le loro quote ed i rapporti dell'alienante e dell'acquirente di una parte della proprietà d'una nave, e quelli relativi allo scioglimento della comunione valgono certamente solo

pel caso che la nave sia stata compiuta e possa essere iniziata la gestione (Prot. IV pag. 1647). In questo caso infatti la comunione è già costituita in conseguenza del compimento della sua base di fatto, poichè il Codice non stabilisce in generale quale requisito della comunione che la nave sia subito adoperata pel commercio.

2. Riguardo all'applicazione dell'Art. 458 dovrebbe considerarsi come mutamento dell'atto costitutivo della comunione, e richiederebbe quindi l'unanimità dei voti, la deliberazione di costruire una nave maggiore di quella che in precedenza fosse stata decisa, e perciò di esigere dai singoli partecipanti contributi maggiori di quelli preventivamente fissati (Prot. IV pag. 1645).

Il *Consulado del mare* (*C. 5.* Cfr. però *C. 6* — Pardessus II pag. 53-56) conteneva il principio opposto, però questo fu poi generalmente disapplicato (Poehls, *Seerecht* I pag. 100).

3. L'armatore delegato (che deve nominarsi nel modo consueto) (Art. 459) ha la qualità di rappresentante della società non per gli affari attinenti esclusivamente alla costruzione della nave, ma solo per quelli relativi alla gestione della comunione. La conclusione del contratto col costruttore della nave, l'acquisto di materiali da costruzione e cose simili non entrano fra le attribuzioni dell'armatore delegato, il quale invece ha qualità per concludere l'acquisto di viveri ed altri oggetti dell'armamento reso necessario dall'imminente compimento della nave, come pure per concludere contratti di noleggio ecc. (Prot. IV pag. 1641).

Naturalmente l'armatore delegato può con uno speciale accordo della società, per esempio coll'atto costitutivo della comunione, essere nominato nello stesso tempo mandatario di essa per quanto concerne la costruzione della nave, e ciò può avvenire anche in virtù di deliberazione della maggioranza dei soci, se tale diritto le è concesso dal contratto costitutivo della comunione. In quest'ultima qualità egli deve sorvegliare la costruzione, dare al costruttore le istruzioni eventualmente necessarie, concludere i negozi, che potessero essere richiesti dalla costruzione, imporre ed incassare le somme a questa occorrenti, nel caso che debbano pagarsi non in una sola volta, ma a rate, e presentare il conto relativo alla costruzione (Prot. IV 1642). Ma queste obbligazioni incombono a lui non come

armatore delegato, ma nella sua qualità di speciale mandatario dei partecipi.

Art. 477.

Colui che adopera una nave, che non gli appartiene, per esercitare per proprio conto il commercio di navigazione marittima, è, di fronte ai terzi, considerato quale armatore, sia che egli stesso diriga la nave, sia che egli ne affidi il governo ad un capitano.

Il proprietario non può impedire a chi, in conseguenza di tale esercizio, abbia acquistato un diritto, che lo renda creditore della nave, di far valere questo diritto, salvochè egli non provi che l'esercizio fu a suo riguardo illegittimo e che il creditore non era in buona fede [a].

1. Il diritto romano intende per *exercitor navis*, come fu già sopra (Pag. 80, 81) rilevato, tanto il proprietario, quanto chi con una nave altrui eserciti il commercio di navigazione marittima, cioè colui che *a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*, ed infatti i rapporti giuridici dei terzi verso il proprietario, che assume colla propria nave contratti di noleggio, non sono affatto diversi dai rapporti intercedenti verso colui, il quale noleggia una nave di altri e con questa esercita affari di trasporto (Prot. IV pag. 1497). Così si spiega l'applicazione a quest'ultimo delle disposizioni, che la legge ha dettate per il primo. Naturalmente non chiunque fa affari di trasporto in qualsiasi modo con una nave altrui va riguardato come armatore; così non possono considerarsi tali nè colui che ha noleggiata una nave per un singolo viaggio, anche allorquando in questo caso egli non voglia caricarla personalmente, ma voglia a sua volta noleggiarla ad altri in parte, nè chi abbia noleggiata una nave per un tempo determinato allo scopo di noleggiarla in parte od an-

[a] La definizione, che l'*Art. 52 Cod. Mar. Merc.* dà dell'armatore, ove si legge « sia egli o no il proprietario della nave » dimostra che lo stesso principio è in vigore presso di noi.

che totalmente ad altre persone, secondo che lo richiedano le circostanze, purchè il capitano non sia un suo preposto e subordinato e resti soggetto agli ordini del proprietario della nave. Il caso in questione è invece quello in cui alcuno abbia a sua disposizione la nave di un altro, in forza sia di un contratto di noleggio sia di un contratto di altra natura, e la faccia navigare per proprio conto in modo di avere, quand' egli stesso non diriga la nave, il capitano sotto la propria direzione, ed in generale dia personalmente le disposizioni necessarie alla spedizione (Prot. IV pag. 1656 e seg. Sentenza del Supremo Tribunale d' Appello di Lubecca del 30 Aprile 1867 riportata dal Kierulff, *Sammlung* III pag. 356). Non rileva che il capitano sia nominato dallo stesso noleggiatore della nave oppure che resti sulla nave quello preposto dal proprietario, affinchè quest' ultimo abbia ancora qualche garanzia che la nave sia usata in modo conveniente. Infatti anche in questo caso il capitano non rappresenta più il proprietario e non conclude più in nome di lui il contratto di noleggio.

2. Se il Codice considera nei rapporti verso terze persone un noleggiatore di tale natura come armatore, ciò deve intendersi relativamente ai diritti ed alle obbligazioni, che appariscono come conseguenza dell' aver adoperata la nave pel commercio di navigazione marittima, ma non a quelli che possono essere esclusivamente una conseguenza della proprietà della nave. Ad un tale noleggiatore compete quindi il diritto di alienare la nave solo nei casi, in cui il capitano stesso avrebbe tale facoltà. In tutti gli altri casi il proprietario potrebbe agire in rivendicazione (1). (Prot. IV pag. 1659, VII pag. 3740 e seg.). Ma, poichè un tale noleggiatore ha verso i terzi tutti i diritti e tutti i doveri di un armatore, e può perciò acquistare tutti i diritti ed assumere tutte le obbligazioni di tale natura, colui che conclude con esso degli affari può, quando concorrano le altre condizioni, acquistare anche i diritti di un creditore della nave, e perciò eziandio un diritto di pegno sulla nave stessa.

---

(1) L' art. 306 Codice di Commercio non si applica alla nave, poichè il diritto di pegno, che compete, giusta l' art. 758, ai creditori della nave, è esperibile contro il terzo possessore (Vedi in proposito il Goldschmidt *Handelsrecht* II pag. 831 e seg.; Cfr. Lewis nel Manuale dell' Endemann IV pag. 22).

Il proprietario deve permettere l'esercizio di questo diritto, ed a ciò non si richiede neppure che l'uso della nave da parte del noleggiatore sia stato conforme alla volontà del proprietario. Questi può impedire l'esercizio di quel diritto solo quando giustifichi il concorso di due fatti: 1.° che la nave sia stata adoperata ad un uso, che di fronte a lui era illegittimo; 2.° che il creditore sia stato *in mala fide*, cioè che abbia saputo, ovvero che avrebbe dovuto sapere, che il noleggiatore non era autorizzato a servirsi in quel modo della nave (1).

3. Il motivo di questa disposizione è simile a quello che ha dato norma al principio della pubblicità nel diritto germanico relativo ai beni immobili. Come per questi ultimi il riguardo al credito reale fa sì che sia attribuita in modo assoluto *publica fides* al contenuto del registro fondiario e ipotecario, e che sia tenuto fermo il diritto di colui che ha acquistato dalla persona, che dal detto registro apparisce proprietario o creditore ipotecario, senza che si guardi se quest'ultimo sia realmente proprietario o creditore ipotecario, così l'interesse della sicurezza del commercio di navigazione marittima ha fatto sì che, riguardo ai diritti acquistati da terze persone, debba considerarsi sempre quale proprietario della nave, e sia quindi da ritenersi autorizzato a conceder diritti sopra di essa, quegli che può disporre della nave. Spesso infatti è estremamente difficile, ed in certi casi affatto impossibile, a colui che conclude un affare con un capitano lo stabilire, se quest'ultimo agisca quale rappresentante del proprietario o di un noleggiatore della nave (Prot. IV pag. 1662).

(1) I giureconsulti francesi accordano il diritto di far l'abbandono all'*armateur* solo quando egli sia nello stesso tempo proprietario o comproprietario della nave (Caumont pag. 218 e seg.; Cresp I pag. 616; Laurin ivi pag. 349 nota 61; Desjardins II pag. 15), principio conforme all'essenza dell'istituto dell'abbandono, *car le bon sens indique, que c'est le propriétaire seul d'une chose, qui peut en abdiquer la propriété* (Cresp).

TITOLO TERZO

DEL CAPITANO

CENNO GENERALE

Il comandante d'una nave deve impiegare, nel disbrigo delle sue mansioni, la diligenza di un regolato capitano. Egli è responsabile civilmente di ogni danno, che deriva dall'inosservanza di questa diligenza (Art. 478), non solo di fronte all'armatore, ma anche verso gli interessati nel carico, i passeggieri, le persone dell'equipaggio e quei creditori della nave, i diritti dei quali dipendono da operazioni di credito (Art. 479 al. 1). Il capitano non è liberato da questa responsabilità neppur allorquando egli nella sua condotta si sia regolato in conformità alla deliberazione d'un consiglio da lui tenuto cogli ufficiali di bordo (Art. 485); la sua responsabilità cessa solo di fronte all'armatore, quando abbia agito dietro ordine ricevuto da quest' ultimo (Art. 479 al. 2). Un' inosservanza della diligenza imposta al capitano si ha specialmente, quand' egli manca ai doveri, che gli incombono in forza della legge. Tali doveri sono i seguenti: Il capitano deve provvedere al conveniente arredamento, armamento ed equipaggiamento della nave ed all' opportuna sua preparazione (Art. 480), come pure deve curare che le merci siano caricate e stivate nel modo dovuto (Art. 481). Egli deve all'estero osservare le leggi in vigore e non contravvenire ai principii del diritto delle genti (Art. 482). Il capitano non deve ritardare la partenza, quando ciò non sia necessario (Art. 483). Dal principio del caricamento fino alla fine dello scarimento non deve senza un motivo d'urgenza abbandonare la nave nello stesso tempo del timoniere ed an-

che in tal caso deve scegliere un idoneo sostituto tra le persone di bordo. Così pure egli è tenuto (salvo il caso in cui una imprescindibile necessità giustifichi la sua assenza) essere sempre a bordo, allorquando si presenti un imminente pericolo e la nave sia in mare (Art. 484). Il capitano deve far tenere un giornale, affinchè vi siano annotati tutti gli avvenimenti importanti del viaggio (Art. 486-489). Egli deve eziandio fare una relazione sopra tutti i sinistri verificatisi durante il viaggio, che abbiano data causa ad un danno qualsiasi (Art. 490-493).

Il capitano deve porre in conto all'armatore, come introito, tutto ciò che riceve dal noleggiatore, dal caricatore o dal ricevitore del carico a titolo di rimunerazione o di indennità (Art. 513), e non può caricare alcuna merce per proprio conto senza il consenso dell'armatore (Art. 514).

Il capitano, quando si trova fuori dal porto d'inscrizione, ha per legge, di fronte ai terzi, facoltà di intraprendere per conto dell'armatore, e cogli effetti della rappresentanza diretta, tutti gli atti, che si riferiscono all'armamento, equipaggiamento, approvvigionamento, alla conservazione della nave, ed in generale all'esecuzione del viaggio, compreso il diritto di concludere atti di noleggio e di esercitare le azioni, che rientrano nella sua sfera d'azione (Art. 496, 500, 502). Però i contratti di mutuo, le compere a fido e gli altri simili contratti di credito sono obbligatorii per l'armatore solo allorquando siano resi necessarii dalla conservazione della nave o dall'esecuzione del viaggio, ed i prestiti a cambio marittimo solo quando siano stati contratti a questo ultimo scopo (Art. 496); i contratti, che sono conclusi sul credito personale dell'armatore, valgono soltanto, se il capitano sia stato autorizzato a concluderli con una procura speciale (Art. 498). Nel caso che si verifichi, e sia opportunamente constatata, un'imprescindibile necessità, il capitano ha anche la facoltà di vendere la nave (Art. 499). Nel porto di inscrizione la sfera legale d'azione del capitano è limitata all'arruolamento dell'equipaggio (Art. 496). Verso l'armatore la legge attribuisce al capitano gli stessi poteri, salvochè il primo non li abbia limitati. Il capitano è obbligato a tenere continuamente informato l'armatore dello stato della nave, degli avvenimenti del viaggio e di tutto ciò che a questo si riferisce; nei casi importanti, quando sia possibile, deve rivol-

gersi a lui per avere le relative istruzioni e deve sempre agire nell'interesse di lui (Art. 503).

In pari modo il capitano, ha durante il viaggio, la qualità di rappresentante degli interessati nel carico. Egli ha la facoltà ed il dovere di prendere tutte le misure utili per il carico, che presumibilmente, tenuto conto dello stato delle cose, sarebbero state intraprese dallo stesso proprietario del carico, ed appunto misure di natura puramente di fatto, come sarebbero atti legali. Tali misure possono riguardare il viaggio (Art. 505), come pure le merci stesse (Art. 504). In conseguenza di ciò è conceduta al capitano anche la facoltà di disporre del carico, ma non gli compete il diritto di concludere eziandio affari sul credito personale degli interessati nel carico. I proprietarii del carico debbono riconoscere come validamente conclusi per loro conto i contratti stipulati dal capitano in base a questo diritto di disposizione, quando siano stati necessarii per iscongiurare il pericolo di perdite, o per diminuirne l'entità, ovvero per continuare il viaggio (Art. 504 al. 3, 507, 511, 512 e 506). Però il prestito a cambio marittimo contratto dal capitano sul carico, allo scopo di proseguire il viaggio, come pure la vendita o l'uso di parti del carico, se il motivo di essa non stia in un'avaria comune, deve riguardarsi come un contratto concluso per conto dell' armatore (Art. 510).

Di fronte agli interessati nel carico il capitano ha l'obbligo, nel valersi di tali facoltà, di attenersi alle loro istruzioni, presupposto ch' egli abbia avuta la possibilità di chiederle e di uniformarsi ad esse; in caso contrario egli deve regolarsi secondo il loro beninteso interesse (Art. 504 alinea 2, 508, 509).

Il capitano può essere congedato dall' armatore in ogni tempo, senza aver riguardo alla convenzione, che fosse stata fatta a questo proposito (Art. 515). Se però il congedo avviene contro la sua volontà, il capitano, qualora, in seguito ad un accordo intervenuto cogli altri compartecipi, avesse una quota di proprietà della nave, potrebbe pretendere dai comproprietarii che essi se l'assumano a prezzo di stima (Art. 522). Se e quali diritti di indennità possa il capitano, prescindendo da ciò, far valere, dipende dal motivo, che ha determinato il congedo, e dalla natura del vincolo contrattuale. La legge distingue i seguenti casi: 1.º Il congedo avviene in causa dell'inadempimento, da parte del capitano, delle obbligazioni, che gli

incombono in forza del contratto (Art. 516-519). 2.° Esso avviene, perchè un sinistro, che ha colpita una nave od il carico, rende impossibile l'intraprendere od il continuare il viaggio, nel caso di un capitano, che fosse stato nominato per un determinato viaggio, ovvero per un tempo indeterminato, qualora in quest' ultimo caso si fosse già assunto di eseguire un determinato viaggio (Art. 517, 519, 526). 3.° Il congedo è dato arbitrariamente da parte dell'armatore, nel caso di un capitano preposto per un tempo indeterminato, il quale si fosse già assunta l'esecuzione di un viaggio prefisso (Art. 518, 519).

Prescindendo da questi casi, la legge regola eziandio le speciali obbligazioni dell'armatore verso il capitano ed i suoi legittimi successori per il caso, 1.° che, nell'ipotesi di un capitano nominato per un viaggio di andata e ritorno ovvero a tempo indeterminato, il viaggio di ritorno della nave non si compia nel porto di inscrizione di essa (Art. 520); 2.° che il capitano cada ammalato o ferito dopo il principio del viaggio (Art. 523); 3.° che il capitano muoia dopo avere assunto il servizio (Art. 524).

Il capitano, anche quando sia stato nominato a tempo indeterminato, non può abbandonare il servizio sempre quando vuole, ma solo dopo che la nave sia ritornata e scaricata nel porto d' inscrizione od in un altro porto dello Stato. Però la legge dà il diritto ad un capitano nominato in tal modo di chiedere il proprio congedo anche prima di questo termine, quando concorrano determinate condizioni (Art. 521). Neppure la perdita della nave libera il capitano dall'obbligo di curare gli interessi dell'armatore, finchè ciò sia necessario (Art. 526).

Art. 478.

Il comandante della nave (capitano) [a] è obbligato, nel disimpegno di tutte le sue mansioni e specialmente nell'adempimento dei contratti, che

[a] Nel Codice di Marina Mercantile e nel relativo Regolamento sono contenute le disposizioni, cui è subordinata la qualità di capitano, e sono prefissi i limiti per l'esercizio della professione. L'*Art. 57 Cod. Mar. Merc.* dice che nessuno può comandare una nave mercantile colla bandiera dello Stato, se non è patentato capitano o padrone od altrimenti autorizzato a termini del Codice stesso. L'*Art. 58* distingue due categorie di capitani (capitani di lungo corso e

devono essere eseguiti da lui, ad impiegare la diligenza di un regolato capitano. Egli risponde per ogni danno proveniente da sua colpa ed in ispecial modo per il danno, che deriva dall'inos-

---

capitani di gran cabotaggio), e riconosce una sola categoria di padroni. Nell'*Art. 59* sono stabiliti i limiti, entro i quali ciascuna di queste categorie ha rispettivamente facoltà di comandare bastimenti. — Il successivo articolo concede ai marinai nazionali, che giustificano di avere i requisiti ivi prescritti, di comandare, quando vi siano autorizzati nella forma e dentro i limiti stabiliti dal regolamento (*Art. 189, 190, 194, 195, 198, 199, 202 Regol.*), bastimenti di una portata non maggiore di cinquanta tonnellate per il piccolo traffico della costa. — L'*Art. 61* dispone che i capitani di gran cabotaggio ed i padroni, che si trovassero in paesi posti al di là dei limiti assegnati alla loro navigazione, potranno essere autorizzati dai regi consoli a comandare navi di bandiera nazionale per il traffico nei canali e fiumi in tutta la lore estensione e lungo le coste marittime entro un raggio di trecento miglia marine a partire dal porto del loro armatore. — Giusta l'*Art. 62*, per conseguire le patenti di capitano o padrone si richiedono le seguenti condizioni: *a*) essere cittadino dello Stato; *b*) non essere mai stato condannato a pene criminali per qualunque reato o a pene correzionali per certe categorie di reati ivi indicate; *c*) avere superato con buon esito un esame teorico pratico (Il *Capo II* del *Titolo II* del Regolamento disciplina appunto gli esami pel conseguimento dei gradi di capitano superiore e di capitano di lungo corso, di capitano di gran cabotaggio e di padrone. Detto capo consta di quattro sezioni, di cui la prima (*Art. 135-139*) tratta delle sedi e commissioni di esami, la seconda (*Art. 140-144*) dei concorrenti agli esami, la terza (*Art. 145-151*) dell'apertura degli esami, la quarta (*Art. 152-171*) degli esami); *d*) una determinata età (ventidue anni compiuti pei padroni e per i capitani di gran cabotaggio, ventiquattro anni pei capitani di lungo corso); *e*) un determinato periodo di navigazione (pei padroni tre anni di effettiva navigazione eseguita per un anno almeno in viaggi della classe, cui aspira il candidato; pei capitani di gran cabotaggio quattro anni di navigazione, eseguita almeno per metà su navi nazionali; pei capitani di lungo corso quattro anni di navigazione eseguita almeno per metà su navi nazionali e per un anno intero in viaggi fuori del Mediterraneo (Cfr. *L. 11 Aprile 1886*, che ha tolto il requisito della navigazione in qualità di scrivano o sotto scrivano). — Il candidato può essere ammesso all'esame solo dopo che abbia compiuta l'età e la navigazione richieste per il grado a cui aspira. — L'*Art. 63* contempla il caso di capitani e padroni, che avessero ottenuta la naturalità, i quali, quando non siano stati dispensati dall'esame dal ministro della marina, previo voto favorevole del consiglio dell'ammiragliato, non potranno ottenere lo scambio delle patenti, se non coll'adempimento delle condizioni prescritte pel grado, cui aspirano. — L'*Art. 64* concede agli ufficiali di vascello o del genio navale, agli ufficiali o sottoufficiali macchinisti, ai capi ed agli allievi di timoneria il diritto di conseguire senza esame, quando abbiano cessato di appartenere alla real marina, la patente di grado nella marina mercantile rispettivamente indicato per ciascuna di quelle categorie. — L'*Art. 65* infine stabilisce un esame volontario per i capitani di lungo corso, che desiderassero far prova dei loro studii e delle maggiori cognizioni acquistate, per ottenere dal ministro della marina una patente speciale colla qualificazione di capitani superiori di lungo corso. — Il *Capo III* del citato *Titolo II* del Regolamento (*Art. 171-184*) si occupa delle patenti dei capitani e dei padroni.

servanza dei doveri a lui imposti in questo titolo e nei seguenti [a].

1. Il comandante d'una nave denominato *Kapitän* (capitano) nel linguaggio commerciale e marittimo — *Schiffer* (pure capitano) [b] nel linguaggio ufficiale germanico, nel quale l'appellativo di *Kapitän* è riservato al comandante di una nave da guerra — può essere tanto il solo proprietario della nave, quanto il proprietario di una quota parte di essa, come pure nè l'una nè l'altra cosa, ma solo il preposto dell'armatore o della comunione. Di regola il capitano è proprietario di una parte della nave e quindi uno fra i partecipi. Ciò frattanto non produce alcuna modificazione nella sua posizione, quale capitano, prescindendo dalla disposizione dell'art. 522. Il Codice di Commercio considera esclusivamente il capitano quale preposto dell'armatore o della comunione, ed unicamente a lui in questa qualità sono applicabili le disposizioni, che trattano dei rapporti del capitano verso l'armatore e verso la comunione (Art. 495, 503, 513, 526), ma non quelle relative ai rapporti di lui verso gli interessati nel carico (Art. 504-511), come pure quelle che contengono i doveri generali, che sono imposti al capitano, avuto riguardo alla sicurezza della navigazione e nell'interesse di tutti coloro che vi concorrono (Art. 478-493).

2. La diligenza, che deve prestarsi dal capitano, è quella che è richiesta sempre quando il Codice di Commercio non esige un grado speciale di diligenza, cioè *diligentia diligentis patrisfamilias*, sicchè qualsiasi violazione dei doveri imposti al capitano dalla legge o dal giudizio dei suoi colleghi deve riguardarsi come *culpa levis*, della quale egli deve rispondere.

Il Codice ha anche indicata una serie di obbligazioni del capitano. L'inosservanza di queste obbligazioni dà origine in ogni caso ad una *culpa* imputabile (Prot. IV pag. 1929, VIII pag. 3748). Il prudente criterio dei giudici, sentito in caso di bisogno il parere di periti, decide quali altri atti od omissioni costituiscano una colpa del capitano. Naturalmente un determinato atto od omissione non sempre costituisce senz'altro una colpa,

---

[a] *Art. 496 Cod. Comm.: Il capitano o padrone incaricato del comando di una nave è obbligato per le colpe anche leggere, che commette nell'esercizio delle sue funzioni. La responsabilità del capitano nei casi determinati nel presente codice non cessa se non colla prova di ostacoli provenienti da caso fortuito o da forza maggiore.*

[b] Mancano nella nostra lingua due diverse espressioni, che corrispondano ai concetti espressi dall'Autore con questi due vocaboli.

ma devesi tener conto delle speciali circostanze del caso concreto. Non sarebbe per sè solo una *culpa* il fatto che il capitano non abbia tenuto rigorosamente per un determinato viaggio la consueta rotta, ma sarebbe una *culpa*, se egli deviasse od entrasse in un porto per ivi provvedere ai propri privati interessi (Sentenza del Tribunale Supremo di Lubecca del 13 Ottobre 1870. KIERULFF, *Sammlung* VI pag. 482), come pure se il capitano, malgrado gli sia noto che il porto di destinazione sia bloccato, continui il suo viaggio a quella volta invece di ritornare nel porto di partenza od entrare in un porto intermedio (*Entsch. des R. O. H. G.* VIII pag. 299) (1). Al contrario non può essere considerata in modo assoluto come colpa del capitano, se egli, quantunque sappia che la sua bandiera ovvero la merce da lui trasportata ha cessato di essere libera, continua tuttavia la sua navigazione (2), ma soltanto nel caso in cui sia imminente il pericolo di essere catturato dal nemico, per esempio se egli si trova in acque, nelle quali vi siano incrociatori nemici. Inoltre va naturalmente ritenuta colpa del capitano il non aver ricorso all'opera di un piloto in acque, in cui il ricorrere ad essi sia obbligatorio in forza di legge. Ma colpa non sarebbe senz'altro il non valersi dell'opera dei piloti in acque, nelle quali i capitani siano soliti a ricorrere ad essi, od in cui il concorso di questi apparisca richiesto dalla previdenza (3), fatta eccezione pel caso in cui nè il capitano stesso nè un'altra persona dell'equipaggio abbiano sufficiente conoscenza delle acque e neppure si trovi a bordo

(1) Alcune leggi marittime antiche e recenti contengono anche una espressa disposizione di tale natura: § 1686 *Preuss. Allgemeine Recht* II 8. *Code de Commerce* Art. 279. Una simile disposizione si trovava eziandio nel progetto prussiano del Codice di Commercio (Art. 427), ma essa non fu introdotta nel Codice di Commercio per non limitare la facoltà del capitano di scegliere i mezzi, che gli sembrano più opportuni (Prot. IV pag. 1867 e seg.)

(2) Il progetto prussiano Art. 425, come pure il *Pr. A. L. R.* (§ 1687 II, 8) aveva parimente prescritto in questo caso al capitano di entrare in un porto nazionale o neutrale. Cfr. Prot. IV pag. 1866 e seg.

(3) Fu tolta la generale disposizione del progetto prussiano Art. 428, il quale prescriveva di prendere a bordo un pilota sempre allorquando ciò era richiesto dalla legge, dalla consuetudine o dalla previdenza. (Prot. IV pag. 1781 e seg.)

una qualunque persona, pratica delle acque di quella località, il cui appoggio sia per lui sicuro (*Entsch. des R. O. H. G* XI pag. 331 e seg; *Entsch. der Seeämter* I pag. 189 e seg., 501, 503, 681) (1).

3. Ma, se a termini di legge il capitano risponde anche per *omnis culpa*, questa responsabilità può, per mezzo di un contratto concluso cogli interessati, essere limitata alla *culpa lata*, od anche soltanto al *dolus (L. 23 Dig. De regulis iuris* (50, 17) *L. 1* § *10 Dig. Depositi* (16, 3)), poichè solo la contrattuale esclusione della responsabilità per il *dolus* è vietata come contraria ai buoni costumi (*contra bonos mores*), ed a questo riguardo la *culpa lata* non può essere equiparata al *dolus*. (Così pure ha deciso il Supremo Tribunale di Lubecca con sentenza del 29 Maggio 1856. SEUFFERT's *Archiv.* XI Nr. 86 e sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 24 Maggio 1878 nella *Hamburg. Handelsger. Zeitgesamm.* del 1878 pag. 345).

Art. 479.

Questa responsabilità del capitano ha luogo non solo verso l'armatore, ma anche verso il noleggiatore, il caricatore ed il ricevitore del carico, verso i passeggieri, verso l'equipaggio e verso quei creditori della nave, i cui diritti derivino da un contratto di credito (Art. 497), ed in ispecial modo verso coloro che sono creditori in virtù di un prestito a cambio marittimo.

L'aver agito dietro istruzioni dell'armatore non libera il capitano dalla responsabilità verso le altre persone suindicate [*a*].

---

(1) Riguardo alla colpa nel caso di urto di navi vedi l'Art. 736.

[*a*] Manca una disposizione corrispondente; la quale però non sarebbe che una ripetizione dell'*Art. 496* sopra riportato, poichè questo contempla la responsabilità del capitano nei casi determinati nel presente codice e perciò verso tutte le categorie di persone indicate nell'*Art. 479 Cod. Germ.* Infatti di fronte a ciascuna di esse incombono al capitano, come si vedrà in seguito, speciali obbligazioni, l'inadempimento delle quali dà luogo alla responsabilità di lui e dell'armatore. — L'*Art. 505 Cod. Comm.* dice però in modo espresso che, in caso di contravvenzione agli *Art. 500* (relativo alla tenuta del giornale nautico), *502* (ove è stabilito l'obbligo del capitano di far visitare la nave nei casi e nei modi

Anche l'armatore resta obbligato personalmente in forza di tali istruzioni, se nel darle era informato dello stato delle cose.

1. A differenza del diritto romano, il quale teneva responsabile oltre l'armatore anche il *magister navis* per gli affari da lui conchiusi nei limiti del mandato conferitogli, secondo il diritto oggi vigente, in conseguenza del principio della diretta rappresentanza, il capitano resta liberato da ogni responsabilità per gli affari da lui conclusi nella qualità di rappresentante dell'armatore (Art. 502). Malgrado ciò il Codice ha stabilita una responsabilità del capitano derivante da colpa non solo verso l'armatore ma eziandio verso determinate persone, colle quali egli si trova in rapporti contrattuali, quale rappresentante dell'armatore. Questa responsabilità però non può essere estesa per analogia ad altre persone, colle quali il capitano si trova in eguali rapporti. Per evitar ciò (1) non fu adottata un' indicazione generale e furono enumerate separatamente le singole categorie di persone (Prot. IV pag. 1928 e seg., VI pag. 2615 e 2860). Ma, quantunque il capitano risponda verso queste persone suindicate per ogni danno, che loro derivi per l'inosservanza da parte sua di uno dei doveri, che gli incombono, tuttavia non si può obbligarlo a tener conto nelle sue azioni di tutti i possibili rapporti di queste e verso altre persone e ad esaminare sotto tutti i punti di vista, se da un'azione o da una omissione di lui possa loro derivare un danno. Il capitano non è quindi per esempio responsabile pel danno arrecato ai

(1) Specialmente affinchè non si decida nello stesso modo la questione in quali casi l'assicuratore abbia facoltà di rivolgersi contro il capitano.

stabiliti nel Codice per la marina mercantile, o di accertarsi prima della partenza, che la nave sia perfettamente idonea al viaggio da intraprendere e sia convenientemente caricata e stivata), *503* (che determina i documenti che il capitano deve avere a bordo) e *504* (giusta il quale il capitano deve comandare personalmente la nave all'ingresso ed all'uscita dei porti, dei seni, dei canali o dei fiumi valendosi di un pilota pratico, quando sia necessario), il capitano è responsabile dei danni verso gli interessati nella nave e nel carico. Va qui pure citato l'*Art. 571 Cod. Comm.*, giusta il quale il capitano perde il nolo ed è tenuto al risarcimento dei danni verso il noleggiatore, se questi prova che la nave era inabile a navigare, quand'è partita: e la prova è ammessa anche contro gli atti di visita.

noleggiatori per la circostanza che da un atto da lui intrapreso siano derivate loro delle spese, di cui non possano pretendere il rimborso dai loro assicuratori, mentre avrebbe potuto agire in modo da motivare soltanto delle spese risarcibili. Si può anzi obbligarlo a tener conto soltanto di quei rapporti, sull'esistenza e sulla natura dei quali egli ha una sicura conoscenza. (Sentenza del Tribunale supremo d'Appello di Lubecca del 19 Luglio 1851: SEUFFERT's, *Archiv.* VI Nr. 247).

2. La disposizione dell'al. 2 si spiega considerando che il capitano è persona pratica, e perciò deve sapere che egli col violare i doveri, che gli incombono, può porre in pericolo la vita ed i beni delle persone nominate nell'articolo. L'ordine datogli da una di esse può quindi liberarlo solo dalla responsabilità verso questa persona, ma non verso le altre. Infatti il *dolus* e la *culpa*, di cui alcuno si rende imputabile verso una determinata persona, non sono rimossi dalla circostanza che siano stati provocati da un'altra persona. Nessun' influenza può avere a questo riguardo il fatto che il capitano è preposto dall'armatore e deve attenersi agli ordini di lui, poichè tale obbligo non si estende a quegli ordini, che hanno per conseguenza la violazione di una legge (Prot. VIII pag. 3813).

3. La responsabilità personale dell'armatore, non limitata alla nave ed al nolo, nel caso, in cui il capitano, nell'eseguire un ordine di lui, si sia reso colpevole di una violazione di legge, ha la sua ragione in ciò che in questo caso, insieme colla colpa del capitano, concorre anche una colpa propria dell'armatore. Se l'ordine è dato dall'armatore delegato, i singoli compartecipi (Art. 461 al. 2) ne sono responsabili personalmente nel modo indicato all'Art. 474. Per porre in essere questa responsabilità dell'armatore non basta però che quest'ultimo abbia dato al capitano un ordine di tale natura, ma occorre che l'atto o l'omissione del capitano, che costituisce la violazione della legge, sia realmente la conseguenza dell'ordine dell'armatore (Prot. VIII pag. 3814 e seg.) Inoltre si presuppone che l'armatore, quando conferiva l'ordine, fosse informato dello stato delle cose. Se la sua pratica non fosse a ciò sufficiente, tocca al capitano il dirigerlo colle opportune informazioni. Qualora egli abbia trascurato di adempiere a questo dovere, resterebbe responsabile anche verso l'armatore, imperocchè dovrebbe in questa omissione ravvisarsi una colpa.

Evidentemente l'armatore è obbligato personalmente anche allorquando non abbia ordinato l'atto, ma questo sia stato da lui eseguito direttamente (1).

Art. 480.

Il capitano deve, prima d'intraprendere il viaggio, provvedere a che la nave sia in istato di navigabilità, convenientemente arredata ed armata, come pure equipaggiata e provvista di vettovaglie [*a*],

---

(1) È già stato sopra rilevato che tale sarebbe sempre il caso, quando il capitano fosse nello stesso tempo l'armatore (Vedi all' Art. 452 N. 7). Il Codice olandese (Art. 393) e quello portoghese (Art. 1417) hanno eziandio sanzionato in modo espresso il principio che, se il capitano è il solo proprietario della nave, incombono a lui verso i caricatori ed i noleggiatori tutte le obbligazioni, che sono imposte sì ai capitani come agli armatori.

[*a*] *Art. 502 Cod. Comm.: Il capitano deve far visitare la nave nei casi e nei modi stabiliti nel Codice per la Marina Mercantile. — Egli deve prima della partenza accertarsi che la nave sia perfettamente idonea al viaggio da intraprendere....* Il *Capo VII, Tit. II* del Codice di Marina Mercantile dà le norme relative alle visite delle navi ed alle partenze. L'*Art. 77* dispone in generale che ogni nave, la quale imprende la navigazione, deve trovarsi in buono stato di navigabilità ed essere munita dei necessari attrezzi, corredi ed istrumenti. Prescrive inoltre che i piroscafi trasportanti passeggieri e le navi così a vela che a vapore, che intraprendono viaggi di lungo corso e di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo, eccettuate quelle contemplate negli *Art. 61* (per il traffico nei canali e fiumi in tutta la loro estensione e lungo le coste marittime entro un raggio di trecento miglia marine dal porto di armamento) e *149* (per le navi destinate alla pesca al di là dello stretto di Gibilterra, del canale di Suez e del Bosforo) non possono partire prima che una speciale visita e perizia, da farsi a spese del proprietario ed armatore almeno una volta all'anno, se trattasi di nave in legno o mista in ferro e legno, o ad ogni biennio, se trattasi di nave in ferro, abbiano accertata la loro navigabilità. L'*Art. 78* dice che la visita sarà fatta da ispettori governativi o da periti nominati dall' autorità marittima nello Stato e dall'autorità consolare all'estero, i quali accertano, secondo le regole e con tutti i mezzi dell'arte, se la nave sia atta alla navigazione ed a quali viaggi, e se sia opportuno procedere a nuova visita prima del termine indicato nel precedente articolo. Coll' autorizzazione del Ministro della Marina possono tener luogo delle visite e perizie ufficiali quelle fatte alle navi dall' istituzione di registro marittimo da lui a ciò designata. — La relazione della visita ufficiale ed il certificato di registro devono, giusta l'*Art. 79*, presentarsi all'autorità marittima o consolare nella debita forma. A termini dell'*Art. 80*, la visita deve rinnovarsi ogniqualvolta le navi nella loro navigazione debbano appoggiare per gravi danni sofferti o quando la nave, che sta per incominciare il viaggio, sia prossima al tempo, in cui dovrebbe essere nuo-

e deve curare che si trovino a bordo le carte necessarie alla legittimazione della nave, dell'equipaggio e del carico [a].

1. Al capitano è fatto obbligo di provvedere pel conveniente

---

vamente visitata. — Si fa luogo a visite straordinarie d'ufficio, quando vi siano lagnanze d'interessati, o ne sia fatta domanda, prima però che la nave sia caricata, dalla maggioranza dell'equipaggio, i componenti la quale saranno puniti con pena disciplinare, se dai risultati della visita consterà che le loro lagnanze non avevano fondamento (*Art. 81* e *capov. 1*). In qualunque tempo e luogo le autorità marittime e consolari ed i comandanti delle regie navi possono visitare o far visitare le navi nazionali per riconoscere, se siano provvedute e se mantengano a dovere tutti gli articoli di corredo prescritti, procedendo, se del caso, all'accertamento della contravvenzione (*Art. 81 capov. ult.*) L'*Art. 82* sottopone eziandio ogni nave a vapore all'ispezione delle macchine almeno una volta all'anno, se la nave è addetta esclusivamente al trasporto di mercanzie, ed ogni sei mesi, se è destinata al trasporto dei passeggieri. L'ispezione deve farsi a spese del proprietario e per cura delle autorità marittime nello Stato e delle autorità consolari all'estero. — Finchè non siasi adempiuto al prescritto di questi articoli, i capitani e padroni non possono ottenere le carte di bordo.

Queste disposizioni vanno coordinate con quelle relative del Regolamento, le quali si trovano nel *Capo XVI* del *Titolo II*. La Sezione prima di questo capo (*Art. 500-511*) contiene le regole per le visite dei bastimenti nello Stato; la sezione seconda (*Art. 512-516*) quelle per le visite all'estero; nella sezione terza (*Art. 517-518*) si leggono le disposizioni comuni alle due precedenti sezioni; nella sezione quarta ed ultima (*Art. 519-522*) sono disciplinate le visite per parte dell'istituzione di registro marittimo. Il successivo *Capo XVII* ci dà le regole per la sicurezza dei bastimenti (sezione I *Art. 523-535*), e stabilisce gli attrezzi, corredi ed istrumenti, di cui devono essere muniti i bastimenti (Sesione II). Questa sezione consta di più paragrafi. Il primo contempla i bastimenti a vela destinati a viaggi di lungo corso al di là dei Capi Horn e di Buona Speranza; il secondo i bastimenti a vela destinati a viaggi di lungo corso al di quà dei detti Capi; il terzo i bastimenti a vela per viaggi di grande cabotaggio: il quarto i bastimenti a vela per viaggi nel Mediterraneo; il quinto i bastimenti a vapore, che fanno viaggi di lungo corso e di gran cabotaggio fuori del Mediterraneo: infine il sesto si occupa dei bastimenti a vapore, che fanno viaggi nel Mediterraneo.

Il *Capo XVIII* racchiude le condizioni speciali richieste pei bastimenti addetti al trasporto dei passeggieri. La sezione prima di questo capo (*Art. 543-545* stabilisce quale debba essere il loro corredo particolare. La sezione seconda disciplina il trasporto dei passeggieri per viaggi di lunga navigazione (oltre i limiti di Gibilterra, Porto Said e Costantinopoli). Questa sezione racchiude più paragrafi, di cui il primo (*Art. 546-559*) prescrive l'ordinamento ed assetto interno dei bastimenti; il secondo (*Art. 560-567*) si riferisce all'igiene di bordo ed alle discipline interne del bastimento; il terzo (*Art. 568-575*) regola la provvista e conservazione dei viveri, ed il quarto (*Art. 576-581*) stabilisce per questi bastimenti una ispezione particolare. La sezione terza (*Art. 584-585*) è relativa al trasporto dei passeggieri per viaggi di breve navigazione (quelli oltre i limiti sovra indicati); nella sezione quarta (*Art. 586-587*) da ultimo sono contenute le disposizioni generali.

[a] *Art. 403 Cod. Comm.: Il capitano deve avere a bordo: 1° l'atto di naziona-*

corredo ed armamento della nave. Nel porto di inscrizione egli può concludere gli affari a ciò necessarii solo quando ne abbia avuto incarico dall'armatore (Art. 495). Da questo non deriva la conseguenza ch' egli abbia adempiuto abbastanza il suo dovere col rendere avvertito l'armatore degli oggetti necessarii

---

lità; 2° *il ruolo dell' equipaggio*; 3° *le polizze di carico ed i contratti di noleggio*; 4° *gli atti di visita*; 5° *le quietanze di pagamento o le bollette di cauzione delle dogane.*

L'*Art. 36 Cod. Mar. Merc.* dice a sua volta che le carte di bordo, di cui devono essere munite le navi nazionali, sono l'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio. L'atto di nazionalità (che giusta l'*Art. 38* è rilasciato in nome del Re dal Ministro di marina) enuncia il nome della nave, la sua configurazione, la sua portata ed i proprietari o compartecipi, come pure le parti, per cui ciascuno di essi è interessato: vi è inscritto eziandio il passaporto, che abilita la nave alla navigazione (*Art. 37*). Le disposizioni relative all'atto di nazionalità si leggono nel Regolamento (*Titolo II, Capo VIII, Sezione I*). Del ruolo d' equipaggio si occupa la Sezione II dello stesso Capo (*Art. 318-344*). Il ruolo di equipaggio deve, a termini degli *Art. 323-326*, contenere: 1° la data dell' armamento e quella del disarmamento (quest' ultima nei casi previsti dall' *Art. 324*); 2° l' elenco dell' equipaggio nell'ordine ivi stabilito e con qualificazione non diversa da quella stabilita dal Codice per la marina mercantile; 3° l'indicazione numerica dei passeggieri; 4° la descrizione delle armi e delle munizioni, di cui fosse provvisto il bastimento coi successivi aumenti o diminuzioni; 5° quando le condizioni di arruolamento dell'equipaggio non risultassero da atto stipulato nei modi stabiliti dal Codice di Commercio, il salario mensile di ciascun arruolato o la parte di utile o la somma, che fosse stata stabilita per l' intiero viaggio; il viaggio od i viaggi da compiersi o la durata dell' arruolamento; e, nel caso di viaggio o viaggi con compartecipazione di utili o di noli, la parte, che deve essere riservata a favore dei proprietarii del bastimento e qualsiasi altra prelevazione; 6° la dichiarazione del pagamento delle tasse marittime, indicando il numero e la data della relativa quietanza; 7° le dichiarazioni di armatore o suo rappresentante; 8° la dichiarazione da chiedersi all'armatore od a chi per esso oppure ricevuta dello stesso assicuratore, se il bastimento sia o no assicurato, indicando, nel caso affermativo, l' ente assicuratore ed il luogo dove risiede; 9° le dichiarazioni relative alle visite fatte per accertare il buono stato di navigabilità del bastimento e delle macchine, e l'esistenza a bordo degli attrezzi, corredi ed istrumenti prescritti, ovvero i documenti equivalenti; 10° la menzione degli atti di nascita, di morte o di scomparizione in mare di qualche persona stesi durante il viaggio; 11° la menzione dei testamenti fatti durante il viaggio. Quando il bastimento imprende un nuovo viaggio senza rinnovare il ruolo si indica sotto la data del primo armamento quella del secondo e così di seguito. Per riguardo al disarmamento si segue la stessa norma (*Art. 333*). — La durata del ruolo non può eccedere quella di tre anni, cominciando dalla data del ruolo medesimo. Decorso il triennio, il ruolo viene ritirato dagli uffici di porto, che ne rilasciano uno nuovo (Art. 334). Pel ritiro, per la conservazione del ruolo negli archivi delle capitanerie, come pure per il modo di accertare la dispersione o la distruzione dei ruoli d'equipaggio ed il conseguente rilascio di un nuovo ruolo, veggansi gli articoli successivi. Vedasi anche l'*Art. 103 Cod. M. M.*, il quale attribuisce alle navi da guerra dello Stato la sorveglianza di polizia sulle navi nazionali, così in alto mare, che in paese estero, quando sia del caso, allo scopo eziandio di constatare se manchino di alcuna delle prescritte carte di bordo.

all'armamento, e col chiedergli che glieli fornisca. Con ciò, qualora egli intraprenda il viaggio senza che la nave sia convenientemente armata, e ne derivi un danno, egli è libero solo dalla responsabilità verso l'armatore, ma non da quella verso le altre persone indicate nell'Art. 479 (Prot. IV pag. 1755).

2. Per decidere se la nave sia convenientemente allestita devesi tener conto della grandezza e della natura della nave stessa, come pure del viaggio da intraprendere e della natura del carico. Così, per esempio, oggigiorno è ritenuto necessario di provvedere i piroscafi degli opportuni apparati ventilatorii allo scopo di prevenire le esplosioni. *(Entsch. der Seeämter* II pag. 500). In ogni caso il capitano, prima di ricevere il nuovo carico, deve aver cura che la nave sia stata ben ripulita. Ma se, in causa della brevità del tempo o per altri motivi non siasi potuto ottenere l'estirpazione degli animali nocivi, egli deve far uso dei mezzi adatti per impedire che essi arrechino danni alle merci caricate. Se non lo fa, commette una *culpa*. (Cfr. anche POEHLS, *Seerecht* II, pag. 469 e seg.)

3. Per conveniente equipaggiamento ed approvvigionamento deve intendersi quello, che è consueto per viaggi di navi e di carichi della stessa natura di quelli in questione; il capitano non è obbligato a tener conto della possibilità che durante il viaggio si verifichino sinistri e ritardi straordinari. Si guarda però non solo al numero, ma anche alla qualifica ed alla personale capacità delle persone di bordo (*Entsch. der Seeämter* II pag. 324, pag. 321). Evidentemente il capitano sarebbe in colpa, se in una lunga navigazione, con una nave avente la capacità di cento e più tonnellate, non avesse avuto a bordo nessun timoniere (Cfr. la Notificazione del Consiglio Federale del 25 Settembre 1869 § 12 riguardante la visita delle navi destinate al commercio marittimo), e così pure se vi fosse stata mancanza del numero necessario di marinai effettivi e di uomini nella pienezza della loro vigoria.

Art. 481.

Il capitano deve provvedere all'idoneità degli attrezzi che servono al caricamento ed allo scaricamento, come pure alla conveniente stivatura in conformità all'uso marittimo, quand'anche questa fosse eseguita da appositi stivatori.

Egli deve aver cura che la nave non sia troppo carica e che sia provveduta della necessaria zavorra e dei ripari occorrenti. [a]

1. Le prescrizioni contenute negli Art. 480-490 contengono una esemplificazione del modo d' agire, che è richiesto ad un regolato capitano. Ciò ha importanza anche per intendere ed interpretare le singole disposizioni. Il capitano deve quindi provvedere ad una conveniente stivatura secondo l'uso marittimo, ma non (com'era prescritto dal progetto prussiano Art. 413) alla stivatura regolare (cioè buona in senso assoluto: *Entsch. des R. O. H. G.* XIX pag. 265), sicchè una cattiva stivatura costituisce senz'altro una colpa del capitano (*Entsch. des R. O. H. G.* XIX pag. 264). La diligenza da prestarsi non richiede dunque incondizionatamente che la stivatura corrisponda appunto alla natura (se anche a lui stesso sconosciuta) delle merci caricate, ma basta che essa sia conforme alla condotta generalmente tenuta dalla gente di mare. A questo riguardo devesi anche tener conto della circostanza se al capitano sia stato noto od avesse dovuto esser noto il contenuto di determinati recipienti. (1) Con tale limitazione egli deve collocare sulla nave le diverse merci in modo che l'una non rechi danno all' altra (2), ed inoltre che esse non soffrano in

(1) Se egli, per esempio, caricasse merci, che colano, in un luogo in cui possano danneggiare altre merci.

(2) Sarebbe p. es. una cattiva stivatura se merci fragili fossero stivate in modo che nel caricarle o nello scaricarle dovessero necessariamente loro sovrapporsi merci più pesanti (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 17 Marzo 1851; (Ullrich, *Sammlung* Nr. 14)); se sopra merci imballate ne fossero caricate altre di peso maggiore di quello che merci bene imballate di quella natura potessero sopportare (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 3 Luglio 1873; *Hamb. Handelsger. Zeit.* del 1874 Nr. 10).

[a] *Art. 502 capov. 1 Cod. Comm.: Egli* (il capitano) *deve, prima della partenza, accertarsi che la nave.... sia convenientemente caricata e stivata, quand' anche siano stati adoperati appositi stivatori.* — Riguardo all'inzavorramento dei bastimenti ed all'imbarco e sbarco delle merci, vedi l'*Art. 163 Cod. Mar. Merc.* e le *Sezioni III, IV* e *V* del *Capo V Titolo III* del Regolamento. La prima di queste Sezioni (*Articoli 835-846*) concerne l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri e delle merci, la seconda (*Art. 847-848*) si occupa delle zavorre, la terza (*Art. 849-858*) regola il caricamento e lo scaricamento di materie esplosive ed infiammabili. Quali siano queste materie, lo si deduce dal combinato disposto degli *Art. 523* e *849*.

causa del viaggio (per esempio per l'introdursi dell'acqua marina). Egli deve quindi assicurare bene le merci in modo che non vadano gettate quà e là nel caso di un movimento più forte della nave (PÖHLS, *Seerecht* II pag. 441 e seg.)

2. Il capitano non è liberato dalla responsabilità neppure se alla stivatura come pure al porre gli opportuni ripari sia stato provveduto da appositi stivatori, cioè da stivatori giurati, che il capitano sia obbligato a prendere a bordo, giusta le leggi del luogo di caricamento. Infatti anche in questo caso egli deve sorvegliare e dirigere la stivatura. Solo allora non sarebbe responsabile, quando potesse dimostrare che la stivatura è stata fatta malamente, malgrado le sue proteste fatte in tempo utile, e senza ch'egli avesse modo di porvi riparo, imperocchè allora esso non avrebbe mancato alla diligenza di un regolato capitano. (Prot. IV pag. 1756, VIII pag. 3750. Sentenza del Tribunale di Commercio d'Amburgo dell'11 Febbraio 1852 (ULLRICH, *Sammlung* Nr. 49), del 27 Agosto 1859 (SEEBOHM, *Sammlung* Nr. 45 — Sentenza del Tribunale Supremo di Commercio dell'Impero del 4 Dicembre 1875 (*Entsch. des R. O. H. G.* XIX pag. 265 e seg.)) La stessa cosa è a dirsi, se la stivatura sia stata fatta da stivatori proprii del noleggiatore. (1) Il capitano sarebbe liberato in questo caso, se avesse protestato contro l'irregolare stivatura ed apposizione di pagliolo e ne avesse dato avviso ai caricatori e, ciò malgrado, questi avessero ordinato oppure approvato il modo irregolare di stivatura (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 12 Gennaio 1857 e del 14 Settembre 1857 — (ULLRICH, *Sammlung* Nr. 290, 339), come pure del 12 Giugno 1873 e sentenza del Tribunale Supremo di Amburgo del 11 Luglio 1873 — (GOLDSCHMIDT, *Zeitschrift* XIX, pag. 229 e seg.) Sentenza del Tribunale Supremo di Berlino del 18 Febbraio 1870 —

(1) Specialmente pei carichi di petrolio avviene che, in virtù di una speciale disposizione del contratto di noleggio, la sorveglianza della stivatura viene fatta da ispettori autorizzati, che devono avere il concorso dei noleggiatori. Con ciò si provvede maggiormente alla conveniente e diligente stivatura, che se la sorveglianza di essa fosse lasciata al capitano. Il Tribunale Supremo di Commercio dell'Impero vede in tale convenzione una limitazione contrattuale all'obbligazione, che incombe al capitano per legge nel senso indicato nel testo (*Entsch.* XIX pag. 266 e seg.)

Seuffert's, *Archiv* XXIV Nr. 71 — Sentenza del Tribunale Supremo dell'Impero del 4 Dicembre 1875 (*Entsch. des R. O. H. G.* XIX pag. 266-268). Però anche questa circostanza libererebbe il capitano in modo assoluto solo riguardo a quel destinatario, che ricevesse il carico esclusivamente nell'interesse del noleggiatore (1), ma riguardo ad un altro solo nel caso in cui nella polizza di carico avesse fatta relativamente a ciò una espressa riserva, giusta l'Art. 659 (Cfr. Sentenza del Tribunale di Commercio d'Amburgo del 9 Luglio 1851 (Ullrich, *Sammlung* Nr. 26) e del 12 Giugno 1873 e del Tribunale Supremo del 11 Luglio 1873 (Goldschmidt, *Zeitschrift* loc. cit. pag. 230 e seg.) La responsabilità del capitano verso l'armatore, verso l'equipaggio e le altre persone nominate nell'Art. 479 sussisterebbe eziandio, se, in causa della cattiva stivatura, la nave o persone dell'equipaggio avessero sofferto dei danni (*Entsch. des R. O. H. G.* XIX pag. 268).

3. Il pagliolo consiste il più delle volte negli assiti, con cui sono coperti i lati interni della nave. Ciò si fa per tener lontana dalle merci l'acqua, che di regola si infiltra nella nave, ma anche allorquando la nave sia caricata pesantemente, affinchè il centro di gravità di essa non venga ad essere troppo profondo e la nave non sia impedita nei suoi movimenti. In quest'ultimo caso il pagliolo è posto il più delle volte con fascine e simili oggetti leggieri. Il capitano si rende responsabile per colpa non solo se ommette affatto di provvedere la nave di pagliolo, ed in luogo di questo pone sul fondo della nave, senza il consenso del rispettivo caricatore (2), alcune merci, riguardo alle quali egli ritiene che non soffriranno in causa dell'acqua marina, ma anche se adopera, ad uso di pagliolo,

(1) Se tale destinatario volesse trar profitto dal fatto, che nella polizza di carico non è contenuta alcuna riserva, il capitano potrebbe opporgli l'*exceptio doli*, derivandola dalla persona del caricatore, inquantochè il primo farebbe valere un diritto, che non potrebbe essere accampato da quest'ultimo.

(2) Ciò naturalmente può esser fatto, quando vi sia il consenso di questo, e si presenta il caso che il noleggiatore conceda al capitano di far uso di determinate merci a scopo di riparo, quando gli sia in correspettivo condonata una parte del nolo consueto od anche sia dispensato dal pagare il nolo in generale.

una sostanza, nella quale si infiltri l'acqua (per esempio, come nella citata sentenza del Tribunale Supremo d'Appello di Berlino, della terra argillosa cotta, che doveva esser venduta) in modo che l'umidità si comunichi alle merci.

4. L'articolo stabilisce che il capitano debba aver cura che la nave non sia eccessivamente carica. In forza di questa disposizione, ed in generale delle considerazioni, che hanno dettati gli Art. 480, 481, a termini dei quali il capitano deve provvedere alla sicurezza della nave, dell'equipaggio, dei passeggieri e del carico, egli non deve ricevere a bordo merci, che pongano in pericolo in qualsivoglia modo la nave, le persone, che si trovano sopra di essa od altre merci, e, quando esse fossero già a bordo, non deve tenerle. L'Art. 564 al. 4 conferisce al capitano la facoltà di scaricare merci di tale natura ed in caso estremo di gettarle in mare. Gli Art. 480, 481 lo obbligano a far ciò (*Entsch. des R. O. H. G.* XXI pag. 157).

Art. 482.

Se il capitano non osserva all'estero le prescrizioni di legge ivi vigenti ed in ispecial modo le leggi di polizia, di finanza e di dogana, deve risarcire il danno che ne deriva. [*a*]

Così pure egli è tenuto a risarcire il danno, che deriva dal fatto di aver egli caricate merci, che sapeva o doveva sapere costituenti contrabbando di guerra. [*b*]

[*a*] Benchè manchi una disposizione espressa nel nostro diritto, lo stesso deve ritenersi anche presso di noi, giusta i principii generali, che regolano il contratto di trasporto. Al caricatore però incombe la stessa obbligazione, che l' *Art. 391 Cod. Comm.* impone al mittente, quella cioè di consegnare al capitano i documenti doganali e gli altri occorrenti, relativamente alle merci caricate, restando responsabile della loro verità e regolarità. L' *Art. 503* fra i documenti, che il capitano deve avere a bordo, menziona (n. 5) le quietanze di pagamento o le bollette di cauzione delle dogane. Nell'ottemperare durante il viaggio alle leggi di polizia, di finanza e di dogana relativamente alle merci caricate, il capitano agisce appunto quale mandatario necessario del caricatore o del ricevitore secondo i casi. È quindi naturale che risponda dei danni derivanti dall'inesecuzione dell'assuntosi incarico: fra questi danni principalissimo è quello derivante dalle eventuali contravvenzioni, cui tale inesecuzione avesse dato luogo.

[*b*] In questo caso il capitano manifestamente commetterebbe una colpa nell'esercizio delle sue funzioni: la sua responsabilità è quindi una conseguenza diretta e necessaria della disposizione generale contenuta nel sovra riportato *Art. 496 Cod. Comm.*

1. La disposizione dell'alinea 1 non è esclusa dalla circostanza che l'atto, col quale sono violate le leggi straniere di polizia, di finanza o di dogana, sia stato la conseguenza di una convenzione intervenuta fra il capitano e colui che esige il risarcimento del danno risentitone, per esempio, il noleggiatore. Il capitano è quindi responsabile, se si è assunto di trasportare delle merci in luoghi, in cui sia vietata l'importazione od il transito di esse, in modo che queste siano state confiscate in causa della violazione della legge, ovvero si debba per tale titolo pagare una multa. Non si può infatti affermare che un contratto di tale natura sia nullo come contrario ai buoni costumi *(contra bonos mores)*, poichè la trasgressione d'una legge di finanza non può essere considerata *turpe* per gli stranieri, inquantochè tali leggi hanno il loro fondamento in una disposizione positiva ed arbitraria (1) (KIERULFF, *Sammlung* II pag. 410 e seg.). Certamente la cosa sarebbe diversa, se il noleggiatore avesse avuta conoscenza delle disposizioni straniere, ed egli tuttavia avesse ordinati al capitano atti a queste contrarie. (Vedi Art. 564).

2. Il fatto che nell'alinea 2 al caso, in cui il capitano sapeva di aver caricate merci di contrabbando, è equiparato quello in cui egli avrebbe dovuto saper ciò, si spiega considerando che questa circostanza non avrebbe dovuto restargli sconosciuta, se avesse impiegata la diligenza d'un regolato capitano (Prot. IV pag. 1763 e seg.)

3. Il capitano non sarebbe obbligato a risarcire il danno al noleggiatore od al caricatore, che avesse direttamente caricate le merci costituenti il contrabbando, quando questa qualità gli fosse nota od avesse dovuto essergli nota (Arg. Art. 564).

Art. 483.

Appena la nave è pronta alla partenza, il capitano deve intraprendere il viaggio alla prima occasione favorevole.

Anche se egli è impedito da malattia o da

(1) Ciò vale anche nella pratica dei tribunali inglesi e francesi. Cfr. DELOBRE, *Table Générale du Journal de Jurisprudence commerciale et maritime*, pag. 91 N. 70, pag. 139 N. 354, pag. 181 N. 593.

altre cause di condurre la nave, non perciò può ritardare indebitamente la partenza o la prosecuzione del viaggio. Egli deve anzi, se il tempo e le circostanze lo permettono, chiedere istruzioni all'armatore, dare avviso a questo senza ritardo dell'impedimento e dare le opportune disposizioni durante il frattempo; in caso contrario deve sostituire un altro capitano. Egli è responsabile pei fatti di questo suo sostituto solo nel caso in cui gli sia imputabile una colpa nella scelta di esso. [a]

1. Spetta alla diligenza di un ordinato capitano di portare al luogo di destinazione la nave ed il carico nel modo più sicuro ed al più presto possibile. Egli deve quindi evitare qualsiasi ritardo non necessario; con ciò si spiega la disposizione dell'alinea 1 dell'articolo. Così pure il capitano non deve rendersi colpevole di alcuna interruzione non giustificata del suo viaggio. Il capitano è tenuto a dimostrare quali circostanze lo abbiano costretto a ritardare od interrompere il viaggio (per esempio, vento contrario, ghiaccio, pericolo di guerra). È lasciato al prudente arbitrio del giudice il decidere se tali circostanze costituiscano una ragione sufficiente del ritardo. (Così pure Meier in *Busch's Archiv für Theorie und Praxis des A. D. H. R.* XXX pag. 61 e seg.)

2. Il Codice di Commercio impone al capitano l'obbligo di sostituire, in caso di bisogno, un altro capitano. La legge frattanto non dà alcuna disposizione pel caso, in cui egli non sia in grado di far ciò o sia morto. Allora, in conformità dell'ordine gerarchico, il timoniere ha la qualità di rappresentante del capitano, qualità che la legge riconosce tacitamente (Cfr. Art.

[a] *Art. 569 Cod. Comm.: Il capitano è tenuto a risarcire al noleggiatore i danni, se per fatto suo la nave è stata trattenuta od ha sofferto ritardo alla partenza, durante il viaggio o nel luogo dello scaricamento.* Anche qui si tratterebbe di colpe commesse nell'esercizio delle sue funzioni. Riguardo all'obbligo di farsi sostituire in caso di impedimento ed alla conseguente sua responsabilità pelle colpe del capitano sostituito, o per aver mancato di farsi sostituire, nel silenzio della nostra legge, spetterebbe al giudice il decidere, tenuto conto delle circostanze di fatto dei singoli casi concreti, se possa parlarsi di colpa del capitano. Vedi però nella nota seguente l'*Art. 108 Cod. Mar. Merc.*, che prevede il caso di mancanza del capitano, e vi provvede senza imporre a quest'ultimo l'obbligo di sostituire un altro capitano.

484). Perciò si deve attribuirgli anche l'obbligo ed il diritto di assumere egli stesso il comando nel caso indicato e di tenerlo (1), finchè sia sostituito un altro capitano (2). Anche la Ordinanza dell'Impero per la gente di mare ha ciò presupposto più che prescritto (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XXII pag. 48 e seg.), poichè dall'una parte essa indica (§ 2) coll'appellativo di capitano chi fa le veci del capitano, in caso di mancanza o di impedimento di questo, e dall'altra obbliga il timoniere, se il capitano muore durante il viaggio, a redigere un certificato della morte nel modo dalla legge prescritto ed a provvedere per la conservazione e custodia dei beni lasciati dal defunto (§ 53). I consoli dell'Impero sono eziandio autorizzati a sostituire un nuovo capitano ad un capitano morto, ammalato, o per altra causa divenuto inabile a condurre la

(1) Si comprende facilmente che a tale riguardo deve osservarsi l'ordine di rango, che esiste sulla nave. Se quindi vi sono a bordo più timonieri, il comando spetta in primo luogo al primo timoniere.

(2) Un tale comandante della nave deve naturalmente informare l'armatore dello stato delle cose, come si deduce dall'Art. 508 al. 2. Diversamente egli non è obbligato a fare la sostituzione di un altro capitano. In ispecial modo non è obbligato a fare al console una domanda a tal fine, come pure la sostituzione del timoniere nelle funzioni del capitano non è subordinata alla circostanza che nessun console sia sopra luogo. Parimenti il Codice di Commercio spagnuolo all'Art. 689 dispone che, in caso di morte, di assenza e di malattia del capitano, il timoniere deve condurre la nave, finchè l'armatore non nomini un altro capitano. La Ordinanza marittima della Finlandia (Art. 53) fa una distinzione. Se la morte o l'incapacità del capitano a condurre la nave si verifica durante il viaggio, il timoniere ne fa le veci. Se la sostituzione del capitano è necessaria in un porto, si deve innanzi tutto chiedere istruzioni all'armatore: se ciò non può farsi, e non può trasmettersi al timoniere il comando, il rappresentante dell'armatore od il console, d'accordo coi capitani finlandesi presenti sul luogo, deve nominare un altro capitano. Secondo l'Ordinanza marittima norvegese (§ 27) il console deve, nei casi indicati, affidare parimente il comando ad alcuno, dopo aver consultati i capitani norvegesi eventualmente presenti nel porto: egli deve scegliere a ciò il timoniere, quando questi non apparisca incapace di tenere quel posto, e l'armatore non abbia in precedenza disposto altrimenti in previsione di tali eventualità.

nave, ma solo dietro domanda degli interessati (Legge consolare dell'Impero § 35), cioè dell'armatore, degli interessati nel carico e dell'equipaggio. Il console agisce a questo riguardo come rappresentante legale dell' armatore. Il capitano da lui nominato ha quindi la qualità di capitano, nel senso del Codice di Commercio, con tutti i diritti e con tutti i doveri di un vero capitano, non solo di fronte ai terzi cioè all'equipaggio, agli interessati nel carico ed alle autorità, ma eziandio nei suoi rapporti coll'armatore, e perciò anche riguardo al diritto di avere lo stipendio (*Entsch. des R. O. H. G.* XXII pag. 47 e seg.) Pel timoniere, che funge da capitano senza che il console sia intervenuto, non sono affatto alterati gli originari rapporti contrattuali; nel resto egli avrebbe tutti i diritti e doveri, che per legge spettano ad un capitano (1). Se al contrario il comando fosse assunto da un'altra persona dell'equipaggio, questa, al pari di una persona estranea, sarebbe considerata esclusivamente come *negotiorum gestor* (Vedi Prot. VIII pag. 3830 e seg.) Nè l'una nè l'altra può riguardarsi del pari come capitano nel senso dell' Ordinanza per la gente di mare (Cfr. § 2 di questa) (2).

---

(1) Ciò è ammesso anche nelle legislazioni straniere (Vedi MACLACHLAN pag. 167 e seg.). Del resto eziandio il diritto romano tiene responsabile l' armatore pei contratti conclusi da un capitano sostituito dal *magister navis*, anche se a questo fosse stato vietato o di fare qualsiasi sostituzione o di nominare appunto quel sostituto. *L. 1 § 5 Dig. de exercitoria actione* XIV, 1.

(2) L' Ordinanza marittima norvegese (§ 27) concede al nostromo (come al sotto timoniere) la facoltà di dare, nel caso di assenza o di impedimento del capitano o del timoniere, le disposizioni di imprescindibile urgenza. Ciò deve limitarsi però alla vera e propria conduzione della nave, alle disposizioni nautiche. Il Codice di Commercio spagnuolo (Art. 694) sostituisce al contrario sotto ogni riguardo il nostromo al capitano, quando il timoniere non può assumere il comando. [a]

---

[a] *Cod. Mar. Merc. Art. 107: Appartiene esclusivamente al capitano o padrone il comando della nave in ciò che riguarda la manovra e la direzione nautica. — È proibita qualunque convenzione diretta ad eludere il disposto del presente articolo.*

Art. 108. Mancando per qualsiasi causa il capitano o padrone, il comando della nave apparterrà di diritto al secondo, e, in difetto, agli altri ufficiali di marineria di bordo, secondo il loro grado, e poi al nostromo, fino al primo luogo di approdo; dove, in mancanza delle disposizioni degli armatori, sarà provveduto dall'autorità marittima o consolare.

Art. 484.

Dal principio del caricamento fino alla fine dello scaricamento il capitano non può abbandonare la nave contemporaneamente al timoniere, fuorchè nei casi d'urgenza; egli deve in tali casi scegliere prima fra gli ufficiali di bordo o fra le altre persone dell'equipaggio un idoneo sostituto.

Tale obbligo ha luogo anche prima che sia cominciato il caricamento, e dopo che sia finito lo scaricamento, se la nave si trova in un porto non sicuro od in una rada non sicura. [a]

Nel caso d'imminente pericolo, o quando la nave si trova in mare, il capitano dev' essere a bordo, salvo che un' urgente necessità non giustifichi la sua assenza.

1. Se l'assenza del capitano si verifica ne' casi previsti dalla legge, egli non risponde pei sinistri verificatisi nel frattempo, e che abbiano cagionato danno, ma sarebbe bensì responsabile per la mancata esecuzione dei preparativi, ai quali egli è tenuto (Art. 480). Il decidere se l'assenza fosse giustificata, quando non sia causata da una necessità derivante dalla legge, è lasciato al prudente arbitrio del giudice.

2. Il capitano deve rispondere pel danno derivante da un pericolo verificatosi solo nel caso, in cui egli ne abbia preveduta l'imminenza e non sia rimasto a bordo, ovvero nel caso in cui, dopochè il pericolo si è verificato, egli non siasi recato a bordo appena che le circostanze lo permettevano (Prot. VIII pag. 3892 e seg.; Cfr. *Entsch. der Seeämter* I pag. 653).

---

[a] Vedi i sovra riportati *Art. 107, 108 Cod. Mar. Merc.*, che regolano il successivo passaggio del comando della nave. — L' *Art. 504 Cod. Comm.* dispone che il capitano deve comandare personalmente la nave all'ingresso ed all'uscita dei porti, dei seni, dei canali e dei fiumi. L' *Art. 110 Capov. Cod. Mar. Merc.* aggiunge che nell'entrata od uscita da un porto, in passaggi di canali ed in tutte le altre circostanze, in cui maggiori possono essere i pericoli, i capitani o padroni devono trovarsi in coperta assistiti dagli ufficiali di bordo.

Art. 485.

Se il capitano in casi di pericolo trova opportuno di tener consiglio cogli ufficiali di bordo, egli non è tuttavia vincolato dalle prese deliberazioni; esso resta sempre responsabile per le disposizioni da lui date. [a]

Il progetto prussiano (Art. 419) obbligava il capitano nei casi di gravissimo pericolo a tenere consiglio; però dichiarava ch' egli non era vincolato dalle deliberazioni di esso. Questo obbligo fu tolto; nella sua odierna redazione l' articolo è formulato in modo da lasciare al capitano il decidere sull' opportunità di convocare il consiglio di bordo, inquantochè, come fu rilevato alla Conferenza di Amburgo, il voto di tale consiglio rende verosimile che l' atto intrapreso dal capitano, per esempio, il getto in mare, sia stata conseguenza d'imprescindibile necessità in causa di urgente pericolo e non di eccessiva precipitazione; gli interessati, specialmente gli assicuratori, possono quindi più facilmente rendersi ragione della necessità delle disposizioni date dal capitano; perciò anche nelle relazioni è attribuita ad esso una grande importanza (Prot. IV pag. 1787-1789).

Art. 486.

A bordo di ogni nave dev' essere tenuto un libro-giornale, nel quale debbono annotarsi per ogni

---

[a] Manca una disposizione corrispondente. Che il voto provocato dal capitano degli ufficiali di bordo abbia solo il carattere di voto consultivo e perciò non vincoli la libertà d'azione del capitano e non attenui la sua responsabilità, è logica conseguenza dell'*Art. 107 Cod. Mar. Merc.*, che attribuisce esclusivamente al capitano, malgrado qualsiasi patto in contrario, il comando della nave, per quanto riguarda la manovra e la direzione nautica. — Il voto dei principali dell'equipaggio è dalla nostra legge richiesto in alcuni casi, p. es. per poter impiegare durante il viaggio per gli usi della nave le cose esistenti a bordo (*Art. 507 Codice Comm.*) e per potere nel corso del viaggio prender danaro a prestito od a cambio marittimo, col dare in pegno o vendere le cose caricate o coll' obbligarsi verso coloro, che somministrano direttamente materiali, attrezzi, provviste e mano d'opera, quando vi sia necessità di danaro per riparazioni, per compra di vettovaglie od altro urgente bisogno della nave (*Art. 508 Cod. Comm.*) Così pure l'*Art. 111 Capov. 1 Cod. Mar. Merc.* dice che in ogni caso la nave non dovrà essere abbondonata senza che il capitano o padrone abbia sentito il parere degli ufficiali di bordo, il medico escluso, e di due altri almeno dei più provetti marinai.

viaggio tutti gli avvenimenti importanti fin dal momento, in cui il viaggio comincia col ricevimento del carico o della zavorra [a].

---

[a] *Art. 500 Cod. Comm.: Il capitano deve tenere il giornale nautico diviso nei libri seguenti: giornale generale e di contabilità; giornale di navigazione: giornale di boccaporto o manuale di bordo; inventario di bordo. — Capov. 2 e seg.: Nel giornale generale e di contabilità deve essere annotato tutto ciò che appartiene all' ufficio del capitano rispetto alle persone dell'equipaggio e dei passeggieri, alle cose caricate, agli avvenimenti importanti del viaggio, alle prese deliberazioni, all' entrata ed alla spesa della nave ed in generale a tutto ciò che riguarda l' interesse dei proprietarii, degli armatori e dei caricatori, e che può dar luogo a rendimento di conto o a domanda giudiziale, salve le annotazioni particolari da farsi negli altri libri. — Nel giornale di navigazione devesi particolarmente annotare la rotta seguita, il cammino percorso, le manovre seguite, le osservazioni geografiche, meteorologiche ed astronomiche, e quant'altro riguarda la navigazione. — Nel giornale di boccaporto, o manuale di bordo, devono annotarsi le date ed i luoghi del caricamento, la natura, qualità e quantità delle cose caricate, la loro destinazione, le persone dei caricatori e dei destinatarii, il luogo e la data della riconsegna, e quant' altro concerne il carico. — Nell'inventario di bordo devono indicarsi gli attrezzi, gli oggetti di corredo e gli istrumenti, dei quali la nave è provveduta ed ogni variazione, che in essi intervenga. — Le norme per l'uniforme tenuta del giornale nautico e dei libri, dei quali si compone, e per la verificazione dell'inventario, in relazione alle disposizioni delle leggi marittime, sono determinate con regolamento da pubblicarsi con regio decreto.*

Nel Regolamento 17 Dicembre 1885 per l'uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali l'*Art. 1* dice che il giornale nautico per i bastimenti, che fanno viaggi di lungo corso e di gran cabotaggio consta delle quattro parti indicate nel sovracitato *Art. 500 Cod. Comm.* Riguardo alla durata del giornale nautico, l'*Art. 11 Reg.* dispone che ciascuna parte del giornale nautico può servire per più viaggi, se siavi ancora spazio bastevole, a giudizio dell'ufficio di porto, che vi fa l'opportuna annotazione. L'*Art. 12* prevede il caso che per una causa qualunque il bastimento cessi di esistere o sia coperto da bandiera estera, o che il giornale sia intieramente esaurito o reso inservibile, nel qual caso gli uffici di porto nello Stato, ed i regi ufficiali consolari all' estero, devono ritirare il giornale e trasmetterlo al capoluogo del compartimento marittimo d'inscrizione del bastimento per esservi custodito. Giusta l' *Art. 8*, se il giornale nautico sia in tutto od in parte esaurito in corso di navigazione, o sia perduto o distrutto per una qualunque accidentalità, il capitano deve formarne uno provvisorio, nel quale devono indicarsi anzitutto le ragioni del fatto. Il giornale nautico provvisorio, o la parte di esso surrogata a quella esaurita, perduta o distrutta, é duraturo fino al primo porto di approdo, dove il capitano deve fare la dichiarazione all' ufficio di porto nello Stato od al regio ufficio consolare all' estero. L' *Art. 14* prescrive che l'ufficiale di porto od il regio ufficiale consolare facciano constare della dichiarazione del capitano con processo verbale firmato da esso, da due testimonii e dall' ufficiale ricevente l' atto. Questi uffiziali devono inoltre esaminare, se le ragioni della perdita o della distruzione del giornale nautico regolare, addotte dal capitano, siano pienamente giustificate e, dove abbiano prove o sufficienti indizi che la perdita o distruzione sia avvenuta per colpa o dolo, sono tenuti a procedere a norma del *Titolo IV Reg. C. M. M.* — *Se la dichiarazione, di cui all'articolo precedente,* dice l' *Art. 15*, *è fatta nello Stato, l' uffiziale di porto, che la riceve, ritira il giornale nautico provvisorio, e se il bastimento debba proseguire il suo viaggio, obbliga il capitano a provvedersi d'altro giornale regolare, su cui lo stesso capitano trascriverà integralmente quanto avrà scritto nel*

Il libro-giornale è tenuto dal timoniere sotto la sorveglianza del capitano ed, in caso d'impedimento del primo, dal capitano stesso, ovvero, sotto la sorveglianza di lui, da un marinaio da lui scelto idoneo a tale ufficio [a].

1. Il libro-giornale deve in certo modo servire di controllo pel capitano; esso deve far rilevare, se le avarie toccate alla nave od al carico siano conseguenza di un sinistro inevitabile anzichè di una trascuranza di lui (Prot. IV pag. 1790). Si deve ricorrere a questo mezzo di prova, poichè, se il capitano ha interesse ad occultare il vero, le genti di bordo di regola si troveranno nello stesso caso. Ma non si può tenerlo immeritevole di fede, poichè nel libro-giornale non solo deve annotarsi l'avvenimento, che ha cagionato il danno, ma deve pure contenersi la completa esposizione del corso del viaggio, al qual fine vanno riferiti non solo tutti i fatti straordinarii, ma tutto ciò che è di rilievo in generale per un viaggio marittimo (1). Tale libro giornale è quindi re-

(1) Tale è il significato dell'espressione: « tutti gli avvenimenti importanti », come si deduce anche dal confronto colla redazione dell'Art. 420 del progetto prussiano: « tutti gli avvenimenti notevoli », espressione che fu sostituita con quella in esame.

detto giornale provvisorio. La trascrizione è certificata conforme dal capo dell'uffizio di porto. Se poi la dichiarazione è ricevuta da un uffiziale consolare all'estero, egli si regola nel modo sopradetto, qualora il suo ufficio sia fornito di giornali in bianco. In caso diverso, l'uffiziale consolare estero enumera, firma e bolla col sigillo d'uffizio al sommo d'ogni pagina il giornale provvisorio, ingiungendo al capitano di provvedersi di un giornale regolare al primo porto di approdo nello Stato od anche prima in un porto estero, qualora ciò sia possibile di eseguire.

[a] L'*Art. 6* dispone che l'inventario sia sottoscritto dal capitano e vidimato dall'ufficiale o dai periti incaricati della visita delle navi, in conformità all'*Art. 78 C. M. M.*, i quali, al pari dell'ufficiale, devono, giusta l'*Art. 7*, accertare col loro visto nelle visite successive della nave la regolarità dell'inventario e delle variazioni. L'*Art. 2* cit. dice che il giornale generale è scritto esclusivamente e firmato dal capitano. — Giusta l'*Art. 4*, il giornale di navigazione è scritto e firmato dal capitano per le guardie da lui personalmente fatte, e per ogni altra annotazione, che stimasse necessaria o conveniente; dal secondo per la propria guardia, col visto del capitano; dal capitano per le guardie fatte da altri ufficiali o sott'ufficiali. Però sui bastimenti, i quali, oltre al secondo avessero altri uffiziali col grado di capitano, questi pure possono scrivere e firmare il giornale di navigazione per le guardie rispettivamente fatte, ed il capitano di bordo vi appone il suo visto. — L'*Art. 5* dice a sua volta che, terminato lo scaricamento delle merci, è chiusa l'operazione nel giornale di boccaporto, apponendovi, immediatamente dopo l'ultima partita, la data e le firme del secondo e del capitano.

datto in modo che un' annotazione controlla l'altra. Se quindi un determinato avvenimento è descritto in modo diverso da quello che sia accaduto in realtà, ciò può stabilirsi assai facilmente, imperocchè allora quest' annotazione si troverà più o meno in contraddizione colle precedenti. Inoltre deve dal giornale risultare controllato, se il capitano si sia contenuto verso l'equipaggio nel modo prescritto dalla legge. (Cfr. Ordinanza per la gente di mare §§ 34, 46, 47, 57, 77, 80 e 85): il giornale serve anche per i certificati di nascite e di morti, i quali non potrebbero essere ricavati in altro modo (Ordinanza per la gente di mare § 52; Legge dell'Impero del 6 Febbraio 1875 riguardante la constatazione dello stato delle persone §§ 61 e 64).

2. Il libro giornale è tenuto non di seguito per tutto il tempo che la nave naviga, ma sempre soltanto per un determinato viaggio. Il Codice di Commercio ha stabilito come momento iniziale, in conformità della già precedente pratica degli affari, il tempo in cui si principia a fare qualche cosa in relazione al viaggio imminente, cioè il momento del ricevimento del carico o della zavorra (PÖHLS, *Seerecht* I pag. 165; KALTENBORN, *Seerecht* I pag. 170). Riguardo al momento finale del viaggio il Codice tace; quindi, per decidere in proposito, si deve tener conto delle circostanze concrete dei singoli casi. Come regola va ritenuto che il libro giornale deve essere chiuso, quando la nave partita dal porto di inscrizione vi abbia fatto ritorno ed abbia scaricato il carico, se era noleggiata pel ritorno, od in caso diverso la zavorra. Lo stesso deve dirsi, se la nave va all'estero in cerca di noleggio e per anni naviga di quà e di là fra porti stranieri senza ritornare nel porto di inscrizione (come p. es. le navi di Mecklemburgo nel Mar Nero e quelle dello Schleswig Holstein nelle acque dell' Asia). In questo caso, riguardo alla tenuta del giornale di bordo, i viaggi della nave dalla partenza fino al ritorno nel porto di inscrizione sono considerati come un solo viaggio, salvo il caso in cui speciali circostanze inducano a far finire il viaggio in tempo precedente; tale sarebbe il caso p. es. se per la durata di anni la nave stesse inoperosa in un porto straniero (PÖHLS, *Seerecht* I pagina 168).

3. Il libro giornale di regola è tenuto dal timoniere, poichè deve servire di controllo pel capitano; però quest'ultimo è re-

sponsabile dell'esattezza di esso, perchè fra le mansioni comprese nella diligenza di un regolato capitano vi è quella di provvedere ad un'esatta esposizione degli avvenimenti toccati alla nave durante il viaggio (Prot. IV pag. 1793, VIII p. 3755 e seg.)

4. In vista della grande importanza del giornale il capitano manca ad un proprio dovere se nel caso di un sinistro non fa tutto il possibile per salvarlo [a] (Vedi *Entsch. der Seeämter* I pag. 216, pag. 381 e seg.) come anche l'Ordinanza relativa agli investimenti fa al § 11 espressa menzione, che nel caso di un sinistro, sia da parte dell'ispettore delle coste portato in salvo il giornale.

Art. 487.

Giorno per giorno deve annotarsi nel libro giornale:

la condizione del vento e del tempo;

la rotta tenuta dalla nave e le distanze percorse;

la latitudine e longitudine constatata;

l'altezza dell'acqua nelle pompe.

Devono inoltre annotarsi nel libro giornale:

la profondità dell' acqua constatata collo scandaglio;

ogni assunzione di un piloto ed il tempo del suo arrivo e della sua partenza;

i mutamenti avvenuti nel personale dell'equipaggio;

le deliberazioni prese nel consiglio di bordo;

tutti i sinistri, che hanno colpita la nave od il carico, e la descrizione di essi.

Vanno del pari annotati i reati commessi sulla nave e le pene disciplinari inflitte, come pure i casi di nascite e morti verificatesi.

---

[a] *Art. 111 Al. 1 e 8 Cod. Mar. Merc.: Qualunque sia il pericolo, la nave non deve essere abbandonata, se non dopo che il capitano e l'equipaggio abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall' arte nautica. — Il capitano o padrone deve sempre essere l' ultimo a scendere da bordo; ed è in obbligo di salvare con sè il giornale e le altre carte di bordo e quanto può degli oggetti preziosi.*

Quando le circostanze non lo impediscano, le annotazioni devono farsi giornalmente [*a*].

Il libro giornale è sottoscritto dal capitano e dal timoniere [*b*].

1. Le enumerazioni contenute in questo articolo dei fatti, che devono annotarsi nel giornale di bordo, ha in primo luogo lo scopo di provvedere, affinchè il giornale dia un'idea veramente esatta del corso del viaggio, e secondariamente quello di rilevare, se il capitano, nell' osservanza di tutte le prescrizioni nautiche, si sia condotto come un regolato capitano.

[*a*] Il citato Regolamento del 1885 stabilisce quali annotazioni debbano farsi rispettivamente nei varii libri del giornale, precisando le indicazioni sommariamente contenute nell'*Art. 500 Cod. Comm.* — Giusta l'*Art. 2 Capov.: Nel giornale generale e di contabilità, oltre alla trascrizione delle convenzioni di arruolamento, si dovranno annotare in ordine di data :* a) *gli oggetti componenti il carico in modo sommario;* b) *l'entrata e la spesa riguardante il bastimento ;* c) *le avarie, il getto, gli infortuni, e generalmente gli avvenimenti importanti della navigazione e le deliberazioni prese durante il viaggio;* d) *gli acconti dati ai marinai sui loro salari all'atto dell'arruolamento, e durante il viaggio;* e) *i conti dei salari dovuti ai marinai disertati, deceduti o assenti dal bordo per altra causa;* f) *le nascite e le morti avvenute a bordo, in conformità agli atti prescritti dal Codice Civile;* g) *i testamenti ricevuti sul mare, e gli effetti e valori lasciati dalle persone decedute;* h) *i reati marittimi o comuni, ed i mancamenti commessi dalle persone dell'equipaggio e dai passeggieri;* i) *le punizioni inflitte dal capitano in virtù del potere disciplinare;* k) *le azioni meritorie compiute dalle persone dell'equipaggio e dai passeggieri;* l) *le malattie e le ferite toccate alle persone dell' equipaggio od a passeggieri;* m) *la vendita o la distruzione, fatta per ragioni igieniche, degli effetti delle persone dell'equipaggio e dei passeggieri deceduti;* n) *le riduzioni che per forza maggiore si fossero fatte nelle porzioni viveri dovute all' equipaggio ed ai passeggieri;* o) *i prestiti a cambio marittimo, il pegno o la vendita delle cose caricate;* p) *le cause che hanno prodotto variazioni all' inventario di bordo;* q) *tutto ciò infine che concerne l' ufficio del capitano, e può dar luogo a rendimento di conto o a domanda giudiziale, salvo quanto deve essere annotato con maggiori particolarità nel giornale di navigazione ed in quello di boccaporto, in conformità dei seguenti articoli.* Per l'*Art. 3*, nel giornale di navigazione (che deve essere pei bastimenti che imprendono viaggi di gran cabotaggio e di lungo corso conforme al modello *B* allegato al Regol.) vanno annotati alla fine d' ogni guardia: la rotta seguita, il cammino percorso, la direzione e forza del vento, la deriva, la variazione e deviazione della bussola, le correnti, la rotta e la distanza corrette, lo stato del cielo e del mare, le principali manovre eseguite, le scoperte fatte, le osservazioni astronomiche ed il risultato di esse, il punto stimato, rilevato ed osservato. — Giusta l'*Art. 5*, nel giornale di boccaporto (questo pure conforme all' unito modello *D*) si deve annotare: *a*) il luogo e la data dell'imbarco delle merci; *b*) le marche ed i numeri segnati esteriormente su ciascun collo; *c*) la quantità e specie dei colli; *d*) la qualità delle merci; *e*) il nome e cognome del caricatore o dei caricatori; *f*) il luogo di destinazione; *g*) il nome e cognome del destinatario o dei destinatari; *h*) il luogo e la data dello sbarco e consegna delle merci. Per l' inventario di bordo v. l'*Art. 6*.

[*b*] Vedi i già riportati *Art. 2, 4 a 6 cit. Regol.*

2. Di regola le annotazioni devono farsi giornalmente. Non sono indicati determinati motivi, che dispensino dall'osservanza di questa prescrizione. L'*arbitrium judicis* decide se i motivi addotti debbano ritenersi sufficienti. Non è necessario che le annotazioni sieno datate (Prot. IV pag. 1801 e seg.). Le annotazioni, di cui parla la legge, vanno fatte nel giornale stesso e non devono ritenersi tali le notizie, che l'ufficiale di guardia mette nello scartafaccio, imperocchè il giornale deve contenere anche alcune cose, che non sono inserite nello scartafaccio (Prot. IV pag. 1799).

3. Il motivo, pel quale è richiesta la sottoscrizione del timoniere sotto il giornale, sta in ciò che questo è tenuto da lui, e così egli conferma la verità delle cose che ha esposte. La sottoscrizione del capitano ha il suo motivo nella circostanza che il giornale è tenuto sotto la sua sorveglianza, e quindi anche sotto la sua responsabilità, che egli viene con ciò in certo qual modo ad assumersi; esso dichiara in tal guisa di non ricordarsi nulla che contraddica al contenuto del giornale e di non aver avuta conoscenza di fatto alcuno contrario alle cose esposte. Ma la sottoscrizione del capitano non indica un obbligo per lui di star garante dell' esattezza di tutti i singoli fatti annotati nel giornale (Prot. IV pag. 1800 e seg.).

4. Il Codice di Commercio non ha imposte altre prescrizioni riguardo alla tenuta del giornale, all' infuori di quella che esso sia sottoscritto dal capitano e dal timoniere. L' articolo 488 ora abrogato fa dipendere la forza probatoria del giornale dall'essere esso redatto in modo da non dar luogo a sospetti; questo requisito deve ritenersi ancor oggi necessario, affinchè possa attribuirsi una qualsiasi importanza al giornale stesso. A sospetti darebbe luogo il giornale, quando in esso vi fossero delle raschiature, delle cancellature troppo frequenti, ovvero delle interlinee (Vedi *Entsch. der Seeämter* I pag. 142 e seg.); se ne fossero stati stracciati o strappati dei fogli, se delle annotazioni riferentisi ad un periodo di tempo alquanto lungo fossero evidentemente state scritte tutte di seguito in uno stesso momento (loc. cit. II pag. 95).

Raccolta delle regole relative alla tenuta del giornale di bordo: CAESAR, *Handbuch der Deutschen Reichsgesetzgebung betreffenden die Seeunfälle* pag. 161-163.

Art. 488. (1)

L' articolo è stato abrogato dal § 13 della legge introduttiva dell' Ordinanza di Procedura Civile dell' Impero, poichè quest' ultima ha stabilita in generale la teoria relativa alla prova ed ha almeno di regola riservato al prudente arbitrio del giudice l' apprezzamento sul risultato delle prove fornite (Ord. Imp. di Proc. Civ. § 259). Coll' abrogare l' articolo 488 del Codice di Commercio non viene ad essere stata tolta al libro giornale ogni forza probatoria; solo è rimesso al criterio del giudice il decidere quale fede debba ad esso attribuirsi.

---

(1) *Art. 488 « Il libro giornale, quando sia tenuto regolarmente* [a] *e non sia inattendibile quanto alla forma, costituisce di regola una prova incompleta, la quale può essere completata col giuramento e con altri mezzi di prova, degli avvenimenti del viaggio, qualora per questi non sia necessaria una relazione (art. 490), e non si usi produrre altri documenti. Però il giudice deve decidere secondo il suo prudente arbitrio, tenendo conto di tutte le circostanze, se al contenuto del libro giornale debba attribuirsi una maggiore o minore forza probatoria* [b].

---

[a] L'*Art. 500 Cod. Comm.* prescrive che i libri sovraindicati non possono essere posti in uso, se prima ciascun foglio non sia stato numerato e firmato dall'uffiziale marittimo a ciò destinato, e che devono essere tenuti secondo le disposizioni dell' *Art. 25.* Questo articolo dice che i libri vanno tenuti per ordine di data, di seguito senza alcuno spazio in bianco, senza interlinee e senza trasporti in margine. Non vi si possono fare abrasioni e, dove sia necessaria qualche cancellazione, questa deve eseguirsi in modo che le parole cancellate siano tuttavia leggibili. Questa disposizione è quasi letteralmente ripetuta nell'*Art. 9 Reg. 17 Dicembre 1885,* che è di questo tenore: *I libri suddetti devono essere tenuti con diligenza e precisione, nè vi potranno essere fatte abrasioni e rasure, ma, occorrendo cancellazioni o correzioni, queste si effettueranno in modo da poter sempre leggere ciò che prima era stato scritto. Gli spazi vuoti saranno riempiti con linee a penna.* Il successivo *Art. 10* dispone poi che ciascuno dei libri, onde è formato il giornale nautico, deve constare di fogli collegati a forma di registro, e proporzionati per quantità e dimensione alla qualità del bastimento, ed alla probabile durata del viaggio, che si sta per imprendere. L'autorità marittima dello Stato, al quale il capitano del bastimento deve presentarli, li esamina, e trovati in regola, li numera, firma e bolla col sigillo dell'uffizio al sommo d'ogni pagina, notando nella prima di essi il numero totale delle pagine, onde è formato, il tipo e nome del bastimento, il compartimento marittimo, dove è inscritto, il numero di matricola, il nome del capitano, e la data della emissione. Le stesse formalità devono essere osservate, occorrendo, dagli uffiziali consolari all' estero.

[b] Benchè non corrispondano all' articolo in esame del Codice germanico, è qui il luogo di riferire le altre disposizioni, che si leggono nel Codice per la ma-

Art. 489.

Le leggi dei singoli Stati possono stabilire che per le navi di piccola portata (barche costiere e simili) non sia necessario tenere un libro giornale [a].

---

rina mercantile e nel Regolamento del Dicembre 1865 riguardo al giornale nautico. L'*Art. 115 Cod. Mar. Merc.* dice: *All' arrivo di navi nazionali in un porto o rada dello Stato, l'ufficiale incaricato di ricevere il costituto si farà presentare il giornale di bordo, e vi apporrà il suo* visto, *pagina per pagina, empiendo con freghi gli spazi bianchi, cominciando dal giorno, in cui principiò il viaggio, oppure dall'ultimo* visto, *in modo d'assicurare la inalterabilità del giornale stesso. Nello stesso tempo l'ufficiale, che procede al* visto, *domanderà al capitano o padrone, se gli siano occorse avarie, ed in caso di negativa aggiungerà al* visto *la certificazione:* nessuna dichiarazione di avaria. — *Se il capitano o padrone dichiara essere occorsa avaria, l'agente ritira copia, sottoscritta dal capitano, di quella parte del giornale, che si riferisce ad essa avaria: che, se nel giornale non ne fosse fatta menzione, l'agente esigerà e riceverà la dichiarazione giurata del capitano sull'avaria occorsa. — Dell'adempimento di questa formalità sarà fatta dall'agente menzione nel giornale, che restituirà al capitano. — Detta copia o dichiarazione viene poi dall'ufficiale consegnata al capo dell' ufficio di porto, il quale, in caso di avaria generale, procede subito ad investigazioni sommarie sulla natura, estensione e causa dell'avaria medesima, e trasmette poi tutti gli atti della pratica all' autorità giudiziaria incaricata di ricevere la relazione prescritta dalle leggi commerciali. — Nei porti esteri le operazioni indicate nei precedenti alinea saranno fatte dall' autorità locale, cui prima si presenterà il capitano, se quell' autorità sia a ciò autorizzata dalle leggi del paese, o da trattati internazionali: altrimenti saranno eseguite dai regi consoli.* — L' *Art. 653 Regol.* aggiunge che la copia della parte del giornale nautica, di cui parla il sovra citato *Articolo 115*, formata per uso amministrativo, viene fatta per cura del capitano e da esso sottoscritta, e deve essere confrontata coll'originale dall'autorità marittima o consolare, che la ritira, e da lei controsegnata col suo visto conforme. La dichiarazione giurata, che l'autorità marittima o consolare deve ricevere dal capitano o padrone nel caso di avaria non menzionata nel giornale nautico, deve essere assunta a processo verbale in forma amministrativa. Vedi il successivo *Art. 654*, riguardo alle investigazioni sommarie, alle quali, in conformità del disposto del 4º alinea dello stesso *Art. 115*, si deve immediatamente procedere in caso di avaria generale. — L'*Art. 17* del citato Regolamento dispone poi che, se nel compiere le formalità prescritte dall'*Art. 115 Cod. Mar. Merc.* gli uffizi di porto nello Stato ed i regi uffiziali consolari all' estero avvertissero che in una parte qualunque del giernale nautico siano state fatte false dichiarazioni, sostitusione di fogli evvero abrasioni od altre sostanziali alterazioni, lo sequestreranno, compilando analogo processo verbale, che, unitamente al giornale sequestrato, trasmetteranno alla procura del Re competente, secondo le norme prescritte dal Regol. *C. M. M.*

[a] Il Codice di Commercio (*Art. 501*) dichiara non obbligatoria la tenuta del giornale nautico per la navigazione dei laghi o dei fiumi e per i viaggi con navi di portata inferiore alle cinquanta tonnellate, che non debbano estendersi al di là delle coste continentali ed insulari del Regno, delle isole di Corsica e Malta ed isolette adiacenti, delle coste di Provenza, non oltrepassando Cette,

La disposizione di questo articolo si spiega considerando che i viaggi di tali navi sono di breve durata e non di rado si compiono in 24 ore; non è quindi il caso di prescrivere la tenuta di un giornale di bordo (Prot. IV pag. 1822).

A quest'articolo si connettono le seguenti disposizioni delle leggi introduttive del Codice di Commercio.

La legge introduttiva prussiana del 24 Giugno 1861 Art. 55:

Resta riservata la facoltà di determinare con ordinanza regia per quali navi di piccola portata (barche costiere e simili) non vi sia l'obbligo di tenere un libro giornale.

Una tale ordinanza non è stata però promulgata.

La legge d'introduzione del Codice di Commercio nello Hannover del 5 Ottobre 1864 § 34:

Le navi di piccola portata (barche costiere, imbarcazioni leggiere etc.), che esercitano la navigazione fra Tonninga e Harlingen inclusivamente, non hanno bisogno per tali viaggi di tenere il giornale di bordo in conformità al disposto dell'Art. 487. Tuttavia anche queste navi devono tenere un libro giornale, nel quale devono giorno per giorno annotarsi la condizione del tempo e l'altezza dell'acqua alle pompe, per quanto è possibile, ed inoltre senza ritardo tutti gli infortunii, che hanno colpiti la nave ed il carico.

L'Ordinanza introduttiva per lo Schleswig Holstein del 5 Luglio 1867 § 68:

Le navi di piccola portata (barche costiere e simili) devono tenere del pari il libro giornale. Nelle brevi navigazioni costiere di tali navi si richiede però solamente che siano annotati giorno per giorno la condizione del vento e del tempo e

---

delle coste estere dell'Adriatico, non oltrepassando Vallona in Albania, delle coste dell'Algeria e della reggenza di Tunisi ed isole rispettive. Vedi anche *Art. 861 Reg.*

l'altezza dell'acqua alle pompe, per quanto è possibile giornalmente, ed inoltre senza ritardo qualsiasi sinistro, che colpisca la nave od il carico.

L'Ordinanza per l'introduzione del Codice di Commercio nel Mecklemburgo Schwerin del 28 Dicembre 1863 § 57:

Le barche costiere sono obbligate a tenere un libro giornale solo allorquando, provvedute di coperta, trasportino da un porto marittimo ad un altro un carico di merci destinate a scopo di commercio.

La legge d'introduzione nell'Oldemburgo del 18 Aprile 1864 Art. 29 è dello stesso tenore della disposizione della legge introduttiva dello Hannover. Così pure l'Ordinanza introduttiva di Brema del 6 Giugno 1864 § 41.

La legge d'introduzione di Amburgo del 22 Dicembre 1865 § 47:

Le navi di piccola portata non hanno l'obbligo di tenere per le brevi navigazioni costiere un libro giornale.

Art. 490.

Il capitano deve, col concorso di tutte le persone dell'equipaggio o di un numero sufficiente di esse, fare una relazione di tutti i sinistri verificatisi durante il viaggio, i quali abbiano avuta per conseguenza la perdita od il danneggiamento della nave o del carico, abbiano resa necessaria l'entrata in un porto di rilascio forzato od abbiano data causa ad un danno di altra natura. [a]

---

[a] *Artl 516 Cod. Comm. Il capitano all'arrivo nel porto di sua destinazione sì di andata come di ritorno o nel luogo di qualunque approdo volontario o forzato, come pure in caso di naufragio, deve far vidimare il suo giornale nautico dall'ufficiale pubblico, che ne ha l'incarico* (Vedi *Art. 115 Cod. Mar. Merc.) Se vi furono avvenimenti straordinari interessanti la nave, le cose caricate o le persone, il capitano, oltre quanto è prescritto nel Codice per la marina mercantile, deve fare la sua relazione.*

La relazione deve farsi senza ritardo e precisamente:

nel porto di destinazione ovvero nel caso, che più siano i porti di destinazione, nel primo in cui la nave entra dopo il sinistro;

nel porto di rilascio forzato, quando in questo si proceda a riparazioni od a scaricamenti;

nel primo luogo opportuno, quando il viaggio finisca senza che sia toccato il porto di destinazione. [a]

---

[a] Vedi lo stesso *Art. 516*. L'*Art. 517* precisa il tempo, entro cui la relazione deve farsi e davanti a quale autorità: *La relazione deve esser fatta al più presto, e non oltre ventiquattro ore dopo l'arrivo o l'approdo, davanti al presidente del tribunale di commercio* (ora civile), *o ad un giudice da lui delegato, e, dove non sia tribunale, davanti al pretore, se l'arrivo o l'approdo ha luogo in un porto del Regno, e davanti al regio console od a chi ne fa le veci, e in mancanza davanti all'autorità locale, se ha luogo in un porto estero. — Quando la relazione è fatta nel Regno, dev'essere depositata nella cancelleria del tribunale di commercio* (ora civile). *A tal uopo il pretore deve trasmetterla senza ritardo al presidente del tribunale.* — L'*Articolo 116 Cod. Mar. Merc.* impone ai capitani o padroni delle navi nazionali di presentarsi personalmente, eccetto il caso di legittimo impedimento, non più tardi di ventiquattro ore, all'ufficio di porto nello Stato ed all'ufficiale consolare in porto estero, e di consegnargli le carte ed il giornale di bordo ed inoltre, in caso di reati commessi a bordo, anche le carte processuali ed i corpi di reato, di cui agli *Art. 440 e 441 Cod.* stesso. Anche i padroni delle navi non aventi giornale devono nell'egual termine denunciare all'autorità marittima o consolare i reati, che eventualmente fossero stati commessi al loro bordo. Nei porti esteri, in caso di avaria generale, di cui non sia stata dall'autorità locale ricevuta la relativa dichiarazione in conformità del precedente *Art. 115*, è fatto obbligo ai capitani o padroni di presentare il giornale di bordo al regio ufficiale consolare immediatamente dopo la loro ammissione a pratica. L'Art. 117 successivo autorizza i capitani o padroni delle navi estere (fatta eccezione dei capitani o padroni di nazioni estere, nei porti delle quali ai consoli italiani non sia permesso di avere in custodia le carte delle navi italiane, chè in tal caso le carte di bordo devono depositarsi all'ufficio di porto) a depositare le loro carte di bordo presso il rispettivo console, purchè facciano pervenire all'ufficio di porto, entro ventiquattro ore dall'ammissione a pratica, un certificato di esso console, in cui si accerti il deposito di tali carte. Esso prescrive inoltre ai capitani o padroni di ogni nave, così nazionale che estera, all'arrivo in un porto o rada dello Stato, anche in caso di rilascio volontario o forzato, di consegnare o far consegnare all'ufficio di porto entro ventiquattro ore, una nota, da cui risulti il nome, il tonnellaggio e la linea d'immersione della nave, il nome dell'armatore o del raccomandatario, la qualità e quantità del carico e il numero degli uomini d'equipaggio e dei passeggieri. Riguardo a quest'ultima nota, l'*Articolo 652 Reg.* ripete che essa è obbligatoria pei bastimenti così nazionali che esteri, anche non ammessi a pratica. L'*Art. 309 Cod. Mar. Merc.* commina la pena del carcere non minore di sei mesi contro il capitano o padrone, il quale dolosamente, eccettuato il caso di pericolo imminente, abbia scaricata alcuna delle merci prima di avere fatta la relazione prescritta dalle leggi commerciali.

Se il capitano è morto o non è in grado di far assumere la relazione, il diritto e l'obbligo di provvedervi spetta all'ufficiale di bordo, che gli succede in grado. [a]

1. Riguardo a sinistri, che si sono verificati in alto mare, non si può di regola fornire una prova altrimenti che per mezzo delle persone, che si trovavano sulla nave stessa, specialmente dell'equipaggio di essa. Questa circostanza spiega il perchè, fino dai tempi remoti, il capitano e l'equipaggio, senza riguardo ad un processo, che sia già pendente, debbano, per assicurare la prova, dichiarare davanti un'autorità le circostanze, che hanno prodotta od accompagnata la perdita o l'avaria della nave o del carico. Già nel diritto del periodo cristiano dell'Impero romano v'era una disposizione di questo genere (*L. 2, L. 3 Cod. de naufrag.* XI, 6) ed eguale principio è contenuto in parecchie leggi marittime medioevali; (Diritto marittimo di Oleron Art 11 (PARDESSUS I pag. 331); Diritto marittimo di Wisby Art. 25 (PARDESSUS I pag. 478)). Delle odierne legislazioni marittime alcune (1) obbligano il capitano a fare in ogni caso una relazione giudiziale relativa al corso ed agli avvenimenti del viaggio; mentre altre la richiedono solo allorquando durante il viaggio siansi verificati sinistri, che abbiano arrecato un danno all'armatore od agli interessati nel

---

(1) *Code de commerce* francese (Art. 242 e seg.) e belga (II del 1879 Art. 32 e seg.) e Codice di Commercio olandese (Art. 379 e seg.) Secondo il diritto inglese una tale relazione è per lo meno consueta. (ABBOTT, pag. 325 e seg.) All'intervento ed all'esame dell'equipaggio (e dei passeggieri) si fa luogo però secondo il diritto francese (Art. 246 e seg.) e belga (Art. 36 e seg.) solo nel caso di un naufragio, e secondo il diritto olandese (Art. 383 e seg.) solo nel caso di avaria sofferta e di approdo ad un porto di rilascio forzato (in questi casi soltanto anche con dichiarazioni giurate).

---

[a] Questa disposizione è implicitamente compresa nell'*Art. 108 Cod. Mar. Merc.*, che stabilisce a chi, quando manchi per qualsiasi causa il capitano o padrone, spetti di diritto il comando della nave. Coll'espressione « comando » sono naturalmente indicati tutti i diritti e tutti i doveri di chi conduce una nave: fra i doveri, che si connettono a tale conduzione, v'ha quello di fare, quando sia del caso, la relazione.

carico (1). In quest' ultima categoria è da annoverarsi il Codice di Commercio germanico. Del resto nell'uno come nell'altro caso si parla di relazione o di protesto marittimo (Cfr. KALTENBORN, *Seerecht* I pag. 172 e seg.) (2).

2. Avuto riguardo alla natura della relazione, è necessario che essa sia fatta in un momento, nel quale l'avvenimento, cui si riferisce, sia ancora impresso nella memoria di coloro che vi hanno preso parte, e quando questi sono ancora tutti riuniti, affinchè possano dare notizia dell'accaduto (Prot. IV pagine 1808 e 1812). Questa considerazione, insieme allo studio di non danneggiare gli interessi della navigazione con un intempestivo ritardo della nave (Prot. IV pag. 1807), ha determinate le disposizioni dell' art. 490.

3. La relazione deve farsi al più tardi nel primo porto di destinazione; quindi, se la nave è diretta ad un solo porto, in questo; se invece è diretta a più porti, nel primo in cui si procede allo scarimento. In tali porti infatti viene a sciogliersi riguardo alla parte scaricata del carico la comunione, che fino a tale momento esisteva fra la nave e tutto il carico; perciò i rapporti giuridici, che sono subordinati agli infortuni avvenuti (avarie ecc.), devono essere regolati al più tardi nel momento in cui questa comunanza si scioglie; ora la relazione dà appunto la base pel regolamento di questi rapporti (Prot. IV pag. 1811). Questa però dev'essere fatta già prima, cioè nel porto di rilascio forzato, se già in questo luogo è risoluto il legame fra la nave ed il carico, come pure se la nave ivi si ferma anche per procedere ad una riparazione; quindi tale obbligo non incombe al capitano, se egli nel porto di rilascio deve soltanto far acquisto dell' uno o dell' altro oggetto dell' armamento andato perduto (Prot. IV pag. 1812 e seg.).

Se il viaggio finisce in seguito ad investimento della nave o ad altre circostanze, prima che sia raggiunto il porto di destinazione, la relazione deve farsi nel primo luogo, in cui, dopo questi avvenimenti, il capitano perviene insieme all'equipaggio (Prot. IV pag. 1812), poichè in questo caso non si deve aver più alcun riguardo agli interessi della navigazione. Si presup-

(1) Così p. es. le Ordinanze marittime per le Norvegia (§ 20) e per la Finlandia (Art. 44 e seg).

(2) In Francia la relazione è denominata *rapport*.

pone che il luogo sia adatto per fare la relazione, cioè che vi si trovino le necessarie autorità, notai, etc.

I momenti quì indicati sono quelli nei quali il capitano deve fare al più tardi la relazione. Al contrario egli può farla anche in qualsiasi momento precedente: quindi in qualunque porto intermedio, nel quale egli arrivi dopo che un sinistro si sia verificato (Prot. IV pag. 1812).

4. Quando si presentano i requisiti sopra indicati, il capitano deve far la relazione senza ritardo; non basta che egli annunzi la relazione immediatamente dopo il suo arrivo nel porto. Esso deve anzi al più presto possibile far tutto ciò che sta in lui per procedere alla relazione, cioè all' atto solenne di compilazione di questa. Se perciò il ritardo nel procedervi dipende esclusivamente dalle autorità e dagli ufficiali, che devono cooperarvi, il capitano non ne è responsabile; così pure se il ritardo è determinato da una qualunque circostanza esteriore, alla quale il capitano non abbia data causa, nè sia in grado di rimuovere; per esempio, se un marinaio, l'esame del quale sia ritenuto necessario dal giudice, è assente nel tempo in cui deve essere fatta la relazione, mentre, quando il capitano si era presentato per farla, si trovava ancora a bordo. L' Ordinanza del Mecklemburgo-Schwerin del 28 Dicembre 1865 ha comminata una pena pel ritardo a procedere ad una relazione. Essa dispone infatti al § 59:

La relazione deve essere presentata ed assunta senza ritardo dopo l'arrivo. I ritardi nella presentazione o nella redazione sono puniti con pene disciplinari proporzionate.

Una relazione suppletiva, allo scopo di colmare lacune e di rimuovere oscurità della relazione, fatta in seguito col concorso della parte dell'equipaggio, che si può ancora aver sotto mano, deve quindi ammettersi solo allorquando sia fatta in conformità ai requisiti prescritti dalla legge per la relazione. Essa deve aver luogo in una delle località indicate dall' articolo; senza ritardo, cioè immediatamente o tutto al più poco tempo dopo la relazione principale, ed in nessun caso soltanto dopo che una controversia insorta abbia fatte rilevare le lacune e le oscurità della prima. Inoltre deve essere ancora possibile il concorso delle persone dell'equipaggio, le cui dichia-

razioni possono avere influenza sul contenuto della relazione. In tutti gli altri casi la relazione suppletiva è inammissibile, e l'audizione dei marinai ancora reperibili può aver luogo solo sotto forma di inchiesta testimoniale, e ciò tanto nel caso in cui una lite porga occasione di completare la relazione, quanto in considerazione di una controversia futura, ed in quest' ultimo caso i marinai devono essere esaminati nella forma stabilita per gli esami testimoniali a futura memoria. (Vedi l'Ordinanza imperiale per la procedura civile § 447 ; Cfr. in generale CROPP nelle *Abhandlungen* di lui e dello HEISE I pag. 96 e seg. specialmente pag. 99 e seg.) L'Art. 59 dell'Ordinanza introduttiva pel Mecklemburgo-Schwerin dispone:

Se la relazione è incompleta od oscura, l'autorità od il tribunale competente ha facoltà di promuovere una relazione suppletiva (Nachverklarung). *La forza probatoria di quest' ultima dipende dal prudente arbitrio del giudice.*

Il primo di questi principii è oggigiorno (dopo che il Codice di Commercio fu elevato a legge dell' Impero) applicabile solo al caso, in cui si riscontrino i requisiti sovra indicati. Il secondo principio è evidente, dopochè è stato abrogato l' art. 494 Cod. Comm., ed in conformità al § 259 dell' Ordinanza dell' Impero per la procedura civile.

5. Se al capitano è prescritto di presentare, nel momento in cui si procede alla relazione, almeno un numero sufficiente di marinai, non devesi intendere per tale nè un numero, che al capitano stesso sembri sufficiente, nè un numero, che sia dichiarato sufficiente dall'ufficiale, che redige la relazione, bensì quello che il giudice, il quale deve pronunciarsi sulla validità della relazione, ritiene bastante, tenuto conto delle circostanze dei singoli casi concreti. Di regola quindi devono presentarsi tutte le persone di bordo. Da questa regola è lecito scostarsi solo per un motivo convincente. Tale potrebbe essere il numero grandissimo delle persone di bordo, oppure la circostanza che alcune di esse non si trovassero ancora a bordo nel tempo del sinistro in questione, ovvero avessero abbandonata la nave prima della relazione, senza che il capitano avesse la possibilità di procurare la loro presenza (Prot. IV pag. 1815-1817; VIII pag. 3757). Del resto i marinai sono obbligati a concorrere alla re-

dazione della relazione, e non possono quindi neppur chiedere il loro congedo prima che questa sia fatta (Ordinanza per la gente di mare § 55).

6. L'ultimo alinea dell'articolo autorizza ed obbliga l'ufficiale di bordo, che sostituisce il capitano, a fare una relazione non solo riguardo agli infortunii, che si sono verificati nel tempo, in cui egli teneva il comando a bordo, poichè ciò è evidente, ma anche riguardo ai sinistri accaduti durante la gestione del capitano stesso (Prot. IV, pag. 1876). L'Ordinanza del Mecklemburgo-Schwerin del 28 Dicembre 1865 (§ 59) estendeva l'obbligo ed il diritto di procedere alla relazione eventualmente anche alle altre persone di bordo. Però questa disposizione, essendo in contraddizione col Codice di Commercio, non è più in vigore, giusta il § 2 della Legge federale del 5 Giugno 1869.

Art. 491.

La relazione deve contenere un'esposizione degli avvenimenti importanti del viaggio, specialmente una completa e chiara narrazione dei sinistri sofferti con indicazione dei mezzi impiegati per iscongiurarne o limitarne le conseguenze dannose [a].

Art. 492.

Nei luoghi, dove è in vigore questo Codice, la relazione deve essere presentata al tribunale competente colla produzione del giornale di bordo e con un elenco di tutte le persone dell'equipaggio.

Il tribunale deve procedere all'assunzione della relazione appena sia possibile dopo la presentazione.

Il termine a ciò fissato è reso noto al pubblico in modo opportuno, semprechè le circostanze permettano un tale ritardo.

---

[a] *Art. 516 Capov. Cod. Comm. — La relazione deve enunciare il luogo ed il tempo della partenza, la via tenuta, i rischi corsi, i disordini avvenuti nella nave ed in generale tutti gli avvenimenti importanti del viaggio.*

Gl' interessati nella nave e nel carico, come pure coloro che eventualmente avessero nel sinistro un interesse di altra natura, hanno diritto di assistere di persona o per mezzo di rappresentanti alla redazione della relazione.

La relazione si fa in base al giornale di bordo. Se questo non può essere presentato, ovvero se non fu tenuto *(Art. 489)*, deve esserne indicato il motivo [*a*].

1. La legge dispone soltanto per le relazioni, cui si procede nello Stato. Riguardo all' estero dà norma la legge

---

[*a*] *Art. 518 Cod. Comm. — Il presidente, il pretore o l' ufficiale consolare, che ha ricevuta la relazione, deve verificare i fatti in essa esposti, interrogando, fuori della presenza del capitano e l'una separatamente dall' altra, le persone dell' equipaggio e, se è possibile, i passeggieri. Le risposte devono essere scritte.... — La verificazione suddetta deve farsi entro un brevissimo termine;* (L'*Art. 520* successivo dispone a tale riguardo che, fuori del caso di urgenza, il capitano non può scaricare dalla nave cosa alcuna prima che la relazione sia fatta e verificata) *ed il giorno all' uopo prefisso deve essere annunciato senza spese al pubblico mediante affissione di un avviso alla porta dell' ufficio, in cui la relazione fu deposta, nei locali della borsa più vicina, nelle vicinanze del luogo, dove la nave è ancorata, e dovunque si ritenga opportuno. — Gli interessati e coloro che vogliono rappresentarli, ancorchè senza mandato, sono ammessi ad assistere agli atti della verificazione.* Giusta l'*Art. 308 Capov. Cod. Mar. Merc.* sono punite colla reclusione le persone, che con giuramento affermino vera la relazione del capitano, conoscendone la falsità. — Circa l'obbligo del capitano di presentare anche il giornale di bordo vedi il già citato *Art. 115 Cod. Mar. Merc.* nella parte ove dice che, all' arrivo di navi nazionali in un porto o rada dello Stato, l' ufficiale incaricato di ricevere il costituto si farà presentare il giornale di bordo, apponendovi il suo visto pagina per pagina in modo d' assicurare l' inalterabilità del giornale stesso, e domanderà al capitano o padrone, se gli siano occorse avarie, ritirando, in caso di dichiarazione affermativa, copia, sottoscritta dal capitano, di quella parte del giornale, che si riferisce ad essa avaria, e facendo menzione nel giornale da restituirsi al capitano dell' adempimento di questa formalità. Detta copia deve da lui essere consegnata al capo dell' ufficio di porto, il quale in caso di avaria procede subito ad investigazioni sommarie sulla natura, estensione e causa dell' avaria medesima, trasmettendo poscia tutti gli atti della pratica all' autorità giudiziaria incaricata di ricevere la relazione prescritta dalle leggi commerciali. Eziandio nell'*Art. 116* susseguente è imposto, come già si è veduto, ai capitani o padroni di navi nazionali l'obbligo di presentarsi personalmente, salvo il caso di legittimo impedimento, non più tardi di 24 ore, all' ufficio di porto nello Stato ed all' ufficiale consolare in porto estero per consegnargli fra le altre cose il giornale di bordo. — Riguardo all' elenco di tutti i componenti l' equipaggio vedi l'*Art. 117 Cod. Mar. Merc.*, che prescrive ai capitani o padroni di ogni nave, così nazionale che estera, all'arrivo in un porto o rada dello Stato, anche in caso di rilascio volontario o forzato, di consegnare o far consegnare all' ufficio di porto entro il termine di 24 ore una nota, da cui risulti fra le altre cose il numero degli uomini d' equipaggio e dei passeggieri.

del luogo, ove la relazione è fatta. L'applicabilità del principio: *locus regit actum* è infatti a questo riguardo del tutto indiscutibile (Prot. IV. pag. 1819. Sent. del Trib. Supr. di Amburgo del 1 Nov. 1861. — SEEBOHM'S *Sammlung* Nr. 202, pag. 618 — Sent. del Tribunale di Commercio di Amburgo del 22 Dic. 1873 — *Hamb. Handelsger. Zeit.* del 1874 Nr. 28 pag. 218), e sarebbe erroneo il dubbio che si desumesse dalla considerazione che le relazioni costituiscono essenzialmente un mezzo di prova, e per tal motivo danno norma per la forma di questo le leggi di procedura, che sono vigenti presso l'autorità giudiziaria, che deve prenderne conoscenza (Confr. Prot. pag. 1820); imperocchè, quantunque i libri commerciali sieno del pari da annoverarsi fra i mezzi di prova, la regola sopracitata è quella tuttavia che dà norma per decidere la questione, se essi sieno tenuti in regola (Confr. BESELER *Deutsches Privatrecht* § 39). In conformità di ciò anche l'Ordinanza introduttiva pel Mecklemburgo-Schwerin dispone al § 59:

All' estero, ove non è in vigore il Codice di Commercio, la relazione deve essere fatta davanti l' autorità competente per l' assunzione di essa in conformità alle leggi ed agli usi ivi vigenti.

Se quindi, giusta le leggi straniere, le relazioni devono assumersi dal notaio o da altre persone, quelle assunte da una di queste vanno ritenute valide ed aventi piena forza provante anche davanti al tribunale dello Stato (Sent. del Tribunale Supr. di Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1867; KIERULFF *Samml.* III. pag. 1010).

La legge consolare dell'Impero dell'8 Novembre 1867 attribuisce ai consoli imperiali (anche non autorizzati ad esaminare testimoni ed a deferire giuramenti) la facoltà di assumere relazioni. Perciò tali relazioni assunte da un console dell'Impero devono essere sempre riconosciute valide dai tribunali germanici, purchè ad essi si ricorra nei rapporti fra sudditi germanici (§ 36; Istruzioni d'ufficio per i consoli dell'Impero del 6 Giugno 1871).

2. L'autorità competente ad assumere le relazioni è oggigiorno in Prussia il tribunale di prima istanza (Legge del 24 Aprile 1878 per l'esecuzione della legge sull'ordinamento giudiziario § 25, Nr. 2. Cfr. KEYSSNER nella *Zeitschrift* del GOLD-

SCHMIDT XXV, pag. 523). Così pure nel Mecklemburgo (Arg. Art. 3 Cod. Comm. § 59 Ord. introd. del Codice di Commercio e § 63 Ord. del 17 Maggio 1879 per l'esecuzione della legge sull'ordinamento giudiziario Cfr. KEYSSNER pag. 537) nell'Oldemburgo (Legge del 10 Aprile 1879 introduttiva della legge sull'ordin. giud. Art. 5 n. 6 e 7), in Lubecca (Vedi KEYSSNER pag. 541, Nota 340) ed in Brema (Vedi KEYSSNER pag. 542; Cfr. Ord. introduttiva § 42). — In Amburgo è competente il tribunale distrettuale il quale delega a ciò uno dei suoi membri, nelle signorie di Ritzebüttel e di Bergedorf però il tribunale di prima istanza (Legge relativa ai tribunali non contenziosi del 25 Luglio 1879 § 5; Vedi KEYSSNER pag. 543).

3. La relazione dev' essere presentata colla produzione del giornale di bordo. Riguardo a questa produzione, l' Ordinanza introduttiva del Mecklemburgo Schwerin prescrive al § 58:

Il capitano deve, subito dopo il suo arrivo nel porto di destinazione, ovvero in un porto in cui egli sia obbligato a far una relazione, (art. 490 del Codice di Commercio) presentare il giornale per la vidimazione, se in un porto dello Stato, all' autorità del luogo, se in un porto straniero, al console del Mecklemburgo od al suo rappresentante, ed in mancanza di essi all' autorità del luogo (1).

E la legge d' introduzione d'Amburgo del 22 Dicembre 1865 dispone al § 48:

L' inosservanza del § 6 dell' Ordinanza relativa ai capitani ed alla gente di mare del 27 Marzo 1786, in forza della quale il capitano deve, entro 24 ore dal suo arrivo nel porto di Amburgo, presentare il giornale all'ufficiale, che tiene il registro delle navi, è punita con una multa estensibile

(1) Oggigiorno il capitano dovrebbe presentare il giornale per la vidimazione, in un porto del Mecklemburgo, all' autorità del luogo, in un altro porto dell' Impero Germanico, all' autorità del porto, in un porto straniero, al Console germanico, ed, in mancanza di console, all' autorità del porto.

a 50 talleri. Se il capitano ha assunto al servizio della nave un sensale marittimo od un altro agente, la pena suindicata colpisce quest' ultimo. Il capitano resta però responsabile per la solvibilità di esso. — Spetta al tribunale di commercio il decidere riguardo alla pena. — In Ritzebüttel il giornale deve nello stesso modo, e sotto la comminatoria d'un egual pena, esser presentato al giudice.

4. Oltre il giornale dev'essere prodotto un elenco di tutte le persone d'equipaggio, specialmente il ruolo dell'equipaggio, imperocchè il giudice, il quale, oltre le persone presentate dal capitano, può esaminare anche le rimanenti dell' equipaggio, deve sapere quali persone facciano parte di questo (Prot. VIII, pag. 3762 e seg.).

5. L'effettiva assunzione della relazione deve, al contrario della presentazione di essa, essere affrettata da parte del tribunale, quanto più è possibile, senza però dire con questo che assolutamente ed in tutti i casi si debba procedere all'assunzione della relazione subito dopo che il capitano l'ha presentata, consegnando insieme il giornale. Anzi devono ritenersi non esclusi con ciò i ritardi, che derivano dalla natura delle cose (Prot. IV, pag. 1832).

6. L'espressione che la relazione deve farsi sulla base del giornale di bordo non deve interpretarsi nel senso che la prima debba sempre essere affatto conforme al contenuto di quest'ultimo. Anzi possono essere inserite nella relazione, anche se non si trovano nel giornale, delle circostanze, che servono a spiegare lo stato delle cose, come pure può essere rettificata nella relazione l'erronea esposizione contenuta nel giornale; le differenze fra il contenuto della relazione e quello del giornale vanno però sempre rilevate e ne deve essere indicato il motivo. La relazione deve quindi sempre prendere le mosse soltanto dall' esposizione del giornale e riferirsi a quello. Il giornale serve anche a chi assume la relazione per controllare l'esattezza delle indicazioni in esso contenute (Prot. pag. 1823).

7. L'Alinea 4 accorda a tutte le persone, che hanno un interesse negli infortunii d'una nave, cioè oltre gli interessati nella nave e nel carico anche alla gente di rinforzo, a coloro

che si sono adoperati pel salvataggio, ai piloti, agli investiti, il diritto di cooperare con interrogazioni a ciò che sia fedelmente esposto lo stato delle cose. In questo modo gli interessati sono in grado di tutelare i loro proprii interessi. Nello stesso tempo può con ciò essere prevenuto il pericolo, che siano accampati senza fondamento diritti di avarie comuni (Prot. IV pag. 1827, VIII pag. 3762).

Art. 493.

Il giudice ha facoltà di esaminare, oltre le persone presentategli, anche altre persone dell'equipaggio, l'audizione delle quali egli trovi opportuna. Egli può, allo scopo di ottenere maggiori schiarimenti, fare sì al capitano che a qualsiasi altra persona dell'equipaggio opportune interrogazioni [*a*].

Il capitano e le altre persone dell'equipaggio esaminate devono confermare con giuramento le loro deposizioni.

Il processo verbale fatto circa la relazione deve conservarsi nell'originale e ad ogni interessato deve rilasciarsi, a di lui richiesta, una copia autentica di esso [*b*].

1. La relazione è un'esposizione dell'infortunio fatta dal capitano. I marinai, ch'egli deve presentare, e che, al pari di lui stesso, sono interrogati sotto vincolo di giuramento intorno al contenuto della suindicata relazione, hanno, come fu esatta-

---

[*a*] *Art. 518 Cod. Comm. — Le risposte devono essere scritte, e devono inoltre raccogliersi con tutti i mezzi autorizzati dalla legge quelle maggiori informazioni o prove, che fossero opportune secondo la particolarità dei fatti.* Giova inoltre osservare che, anche indipendentemente dallo scopo di verificare la relazione, l'*Art. 118 Cod. Mar. Merc.* obbliga i capitani e padroni delle navi nazionali a dare circa il loro viaggio agli uffici di porto ed all'ufficiale consolare del luogo dell'approdo, quelle informazioni, di cui fossero richiesti, e l'*Art. 119 Cod. Mar. Merc.* dispone del pari che essi devono dietro richiesta presentare alle autorità marittime nello Stato ed agli ufficiali consolari all'estero le persone del loro equipaggio ed i passeggieri, che fossero del caso.

[*b*] *I processi verbali*, dice il penultimo capoverso dell'*Art. 518 Cod. Comm.*, *formati sulle operazioni suddette* (quelle menzionate nello stesso articolo) *devono essere uniti alla relazione.*

mente rilevato nella Conferenza di Amburgo, meno il carattere di testimoni che quello di coadiutori giurati, i quali perciò non devono affermare con giuramento la verità dei fatti indicati nella relazione, bensì solamente ch' essi non hanno alcun motivo di diffidare delle deposizioni del capitano, e che a loro nulla è noto in contrario di ciò che quest' ultimo ha dichiarato (Prot. IV pag. 1834 e seg.). Però, per non rimettere esclusivamente alla coscienza del capitano l' esattezza della relazione, è dato al giudice il diritto di assumere come testistimoni intorno ai fatti indicati nella relazione tanto le persone presentate dal capitano quanto le rimanenti dell' equipaggio da lui non presentate. (Prot. IV pag. 1834, 1836, 1879). La facoltà conceduta al medesimo di citare anche le persone dell' equipaggio non presentate dal capitano è necessaria pel motivo che diversamente vi sarebbe ragione di temere che il giudice venisse ad esaminare solo persone pronte a deporre in favore del capitano. Al contrario il giudice non può esaminare i passeggieri (1). Alla Conferenza di Amburgo era stata fatta a questo riguardo una proposta, che non fu accettata, perchè si trovò che si scostava dall' uso generale in diritto marittimo (Prot. VIII pag. 3764).

2. Si comprende facilmente come il capitano e le persone di bordo debbano confermare con giuramento le loro deposizioni solo nei casi, nei quali essi sarebbero obbligati anche in giudizio a prestar giuramento, che perciò, per esempio, per un libero pensatore il giuramento è sostituito da una dichiarazione, che faccia le veci di giuramento (Prot. IV pag. 1826). D'altra parte il giudice non potrà far giurare persone, che, giusta le disposizioni delle leggi penali, sono incapaci ad essere assunti come testimoni giurati.

Art. 494 (2).

Come l'Art. 488 anche quest'Articolo fu abrogato in forza del § 13 della legge introduttiva dell' Ordinanza dell' Impero

(1) Alcune legislazioni prescrivono che, quando ciò sia possibile, siano esaminati anche i passeggieri. Vedi p. es. *Code de Commerce* francese Art. 247; belga II Art. 37; Codice di Commercio olandese Art. 384.

(2) *La relazione assunta in conformità degli Art. 492 e 493 fa piena prova degli avvenimenti del viaggio con essa constatati.*

A ciascun interessato è riservata in giudizio la prova contraria.

per la procedura civile. Ora è rimesso al prudente arbitrio del giudice il decidere quale forza probatoria debba attribuirsi alla relazione (1) [a].

Art. 495.

I contratti, che il capitano conclude, mentre la nave si trova nel porto d'inscrizione, sono obbligatorii per l' armatore solo allorquando il capitano abbia agito in base ad un mandato, ovvero quando esista un altro speciale motivo di obbligazione [b].

Il capitano è autorizzato anche nel porto di inscrizione ad arruolare l' equipaggio [c].

1. Il capitano deve esercitare colla nave da lui condotta il commercio della navigazione per conto degli armatori. Ciò non potrebbe farsi completamente e nel modo richiesto dall'interesse degli armatori stessi, se non potesse valersi del credito di questi ultimi, poichè egli ha da curare spesso gli affari, che costituiscono il commercio della comunione, in luoghi che

---

(1) Il diritto inglese non attribuisce alla relazione assoluta forza probatoria; L'Abbott pag. 326 dice: *with us credit is often given to their contents by merchants and underwriters, when free from all circumstances of suspicion.* Secondo il diritto francese (Art. 247) e belga (Art. 37) la relazione fa però piena prova nel caso di naufragio, fatta riserva per la prova in contrario (Cfr. anche Caumont pag. 384 n. 721); secondo il diritto olandese (Art. 384) e finlandese (Art. 45) essa costituisce piena prova in generale nei casi di perdite, avarie e sinistri.

---

[a] L'*Art. 518 Ult. Al. Cod. Comm.* dichiara che è ammessa la prova contraria sui fatti risultanti dalla relazione e l'*Art. 519 Cod. Comm.* dice che le relazioni non verificate non sono ammesse a scarico del capitano e non fanno prova in giudizio, eccettuato il caso che il solo capitano siasi salvato dal naufragio nel luogo, dove ha fatto la relazione.

[b] *Art. 506 Cod. Comm. Nel luogo della dimora dei proprietarii od armatori o dei loro procuratori, il capitano non può, senza autorizzazione speciale di essi, far riparare la nave, comperare vele, cordaggi od altre cose per uso di essa, noleggiarla, nè prendere danaro a prestito per conto della nave o del carico.*

[c] Giusta l'*Art. 499 Cod. Comm.*, fra le mansioni del capitano vi ha quella di formare l' equipaggio della nave e di fissare lo stipendio delle persone, che lo compongono, però coll' obbligo di procedere di concerto coi proprietari od armatori, quando si trova nel luogo della loro dimora.

sono molto lontani dal domicilio degli armatori, ed egli quindi non può procurarsi da questi ad ogni momento i mezzi necessarii. Il diritto romano ha ammessa un'azione contro l'*exercitor* in tutti i casi, in cui il *magister navis* abbia concluso un contratto entro la sfera d'azione stabilitagli all'atto della nomina, non tanto per questo motivo, poichè allora sarebbe stata prescritta una responsabilità dell'armatore per i fatti del capitano solo nella stessa misura stabilita nell'odierno diritto, ma bensì avuto riguardo alle persone, che sono costrette a concludere contratti col capitano, e che non sempre sono in grado di assicurarsi circa la sua posizione giuridica. Nel requisito che il contratto si riferisca alla sfera d'azione attribuitagli sta una limitazione del diritto di rappresentanza del capitano, poichè questo si fa valere soltanto nei contratti, che si riferiscono esclusivamente al trasporto dei passeggieri, od a quello di merci ovvero al trasporto di cose leggiere od anche pesanti od al trasporto di persone o di cose fra porti determinati (L. 1, § 12 *De exercit. act.* (14. 1)). Ma, entro la sfera d'azione a lui attribuita, il diritto romano ritiene sempre obbligato l'armatore pel fatto del capitano, sia il contratto stato concluso nel luogo d'inscrizione della nave, o nel domicilio dell'armatore od all'estero. Il diritto posteriore e già quello del Medioevo non ha estesa la facoltà di rappresentanza, che spetta al capitano, oltre i limiti richiesti dall'interesse dell'armatore stesso. Esso l'ha fatta quindi cessare nei luoghi, in cui l'armatore è in grado di provvedere personalmente ai bisogni della nave, cioè finchè il capitano è in presenza dei suoi armatori (Cfr. Heise e Cropp. *Jur. Abh.* I pag. 465). Ma mentre questo principio provvedeva sufficientemente all'interesse dell'armatore, non tutelava in egual modo l'interesse di quelli che concludevano affari col capitano, poichè era imposto a questi di assicurarsi sempre, se al capitano era possibile di ricorrere all'armatore per istruzioni. Il Codice di Commercio ha quindi precisato meglio questo punto col ritenere che ciò fosse possibile nel tempo, in cui la nave si trova nel suo porto d'inscrizione (Cfr. le leggi introduttive citate all'Art. 448), senza guardare se gli armatori od alcuni di essi abbiano in questo luogo anche il loro domicilio (1).

(1) Disposizioni affatto identiche a quelle del Codice germanico si trovano nella legge marittima svedese (§ 41) ed in quella per la Finlan-

2. Solo in conformità dei principii generali della *negotiorum gestio* e della *in rem versio* può decidersi se ed in qual modo l'armatore risponda di contratti conchiusi dal capitano nel porto d'inscrizione senza la di lui autorizzazione (Prot. IV, Pag. 1883-1885). Se ne deriva una responsabilità, questa na-

---

dia (§ 33), benchè quest'ultima stabilisca, riguardo all'arruolamento dell'equipaggio, lo stesso principio del *Code de Commerce.* Questo, e le leggi che ne hanno seguite le traccie, considerano di fronte ai terzi il luogo, ove risiede l'armatore od il suo rappresentante *(le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoir. Code* francese. — *Lorsque les propriétaires etc. sont sur les lieux: Code* belga. — *Woonplaats van den eigenaar:* Codice di commercio olandese). In questo luogo il capitano non può, senza procura speciale dell'armatore o del suo rappresentante, intraprendere alcun atto per riparare, armare o noleggiare la nave e neppure può a tal fine prendere a prestito danari sulla nave (*Code de commerce* franc. Art. 232; *Code de commerce* I belga Art. 22; Cod. Comm. olandese Art. 371). Anche l'arruolamento dell'equipaggio deve essere fatto da lui d'accordo coll'armatore (*Code* franc. Art. 223; belga Art. 14 Cod. Comm. olandese Art. 343). In Francia frattanto le opinioni sono discordi riguardo al senso da attribuirsi alle disposizioni del *Code.* Alcuni ritengono essenziale nei casi indicati l'autorizzazione od il consenso dell'armatore soltanto nei rapporti fra questo ed il capitano: altri ne fanno dipendere anche la validità del negozio di fronte ai terzi. La prima opinione è la prevalente. Il terzo, che contrae con un capitano a ciò non autorizzato dall'armatore un affare di tale natura, può quindi convenire l'armatore in forza di esso, purchè non sia egli stesso *in mala fide,* cioè purchè non gli sia nota la presenza dell'armatore nel luogo, ove è concluso il contratto, ovvero la mancanza dell'autorizzazione o del consenso (Cfr. Cresp-Laurin I Pag. 570-579, I Pag. 24-28; Desjardins II Pag. 276-279, Pag. 292-301). L'Art. 321 *Code de comm.* dispone però riguardo al prestito a cambio marittimo: *Un emprunt à la grosse fait par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires du navire, sans leur autorisation authentique ou leur intervention dans l'acte, ne donne action et privilége que sur la portion, que le capitaine peut avoir au navire et au fret.* A questo proposito l'opinione prevalente (prescindendo dal trattare di altri contratti) sta per la nullità del negozio in generale e solo pochi giureconsulti, p. es. il Pardessus (III n. 911), Cresp e Laurin (II Pag. 242 e seg.) ritengono che il prestito manchi di avere l'efficacia reale, ma non anche quella personale, purchè chi presta

turalmente è limitata alla nave ed al nolo, come sarebbe se vi fosse stata la procura.

3. L'eccezione stabilita alla regola dell'Art. 495 relativamente all'arruolamento dell'equipaggio si spiega, considerando che il buon risultato d'un viaggio marittimo dipende in gran

---

il danaro (e secondo il Cresp eziandio il capitano) sia *in bona fide*. Il diritto inglese in tutti i casi, in cui *the master or his agent is at the port of the ship's anchorage or so near to it as to be reasonably expected to interfere personally,* fa dipendere dalla *special authority* dell' armatore la responsabilità di quest'ultimo per gli affari conclusi dal capitano. Per risolvere la questione, se possa ragionevolmente presumersi una personale lesione dell'armatore, si tien conto non solo della lontananza, ma eziandio dell' urgenza dell' affare, *and that is entirely a question for the jury.* Cfr. Abbott Pag. 91 e seg. specialmente a pag. 97 e seg.; Maclachlan Pag. 141 e seg.; Pag. 150 e seg.; *(The opinion which wery generally prevailed at one time, that the master has no authority to hypothecate the ship in a port of the same country in which the owners are resident, howewer it may have arisen, is not sustained by the principles of our law).* I marinai sono arruolati dal capitano (Cfr. *Merchant Shipping Act* del 1854 *Sect.* 149). Solo per le navi addette alla navigazione costiera, quando parecchie di esse appartengano ad un armatore, questi può procedere anche all'arruolamento dei marinai *(by the owner instead of by the master),* e d'altra parte i marinai possono essere obbligati, in forza del contratto, a prestar servizio sopra due od anche più navi (*Merchant Shipping Act* del 1854 *sect.* 156). Il Codice di Commercio spagnuolo autorizza il capitano a noleggiare la nave, quando gli armatori non siano presenti (Art. 641), e riconosce valido il prestito a cambio marittimo sulla nave e suoi accessorii concluso nel luogo di residenza dell' armatore e del suo rappresentante, solo se concorra il consenso di lui (Art. 825). L'equipaggio è arruolato dall'armatore, cui il capitano deve presentare le persone idonee (Art. 639). Anche la legge marittima norvegese (§ 41) permette al capitano, solo in base ad una procura dell' armatore o di chi ne fa le veci, di concludere nel luogo di loro residenza contratti di noleggio. Che la legge faccia dipendere da una tale procura la validità dell' affare, lo si deduce dal fatto che il contratto di noleggio concluso altrove dal capitano è dichiarato valido, anche se questi abbia ecceduti i limiti dei proprii poteri, purchè il noleggiatore non sia *in mala fide*. L'arruolamento dell'equipaggio è permesso al capitano illimitatamente (§ 10).

parte dal fatto che il capitano possa avere piena fiducia nei suoi dipendenti. Deve quindi essergli lasciato in modo assoluto mano libera nell'arruolamento di essi. Sopra le navi a vapore l'armatore stesso suole però scegliere il primo ingegnere, il quale a sua volta arruola il personale addetto alle macchine, i macchinisti, i fuochisti e gli assistenti meccanici. A queste persone non si potrebbe perciò estendere il diritto del capitano (come risulta dall'espressione « equipaggio »). L'alinea 2 dell'articolo del resto significa soltanto che l'arruolamento dell'equipaggio, cui abbia proceduto da solo il capitano, è legale in ogni caso, ed il proprietario deve perciò riconoscerlo ed averlo per valido anche a proprio riguardo. Non è detto con ciò che l'arruolamento dell'equipaggio sia esclusivamente di competenza del capitano, il quale non debba soffrire in ciò alcuna ingerenza dell'armatore. Il progetto prussiano (Art. 440) conteneva una tale disposizione, la quale fu però alla Conferenza di Amburgo ritenuta pericolosa e perciò respinta (Prot. IV pag. 1964 e seg.). Il capitano non solo deve tener conto della protesta dell'armatore contro l'arruolamento di un marinaio, ma deve attenersi agli ordini, che riceve direttamente da lui di arruolare l'uno o l'altro marinaio. Quest'obbligo si deduce dal rapporto di dipendenza, in cui il capitano si trova di fronte all'armatore. Se il marinaio fosse tale, che il capitano dall'arruolamento di esso avesse da temere un pericolo per la nave, egli non dovrebbe ottemperare a quest'ordine dell'armatore, come a qualsiasi altro, che lo costringesse a trasgredire ad un suo dovere. (Vedi sopra all'Art. 479). Ma se egli si è lasciato imporre dall'armatore un tale marinaio, è responsabile, in conformità dell'Art. 479, anche per ogni danno arrecato da questo; però, se egli avesse protestato, cesserebbe la sua responsabilità di fronte all'armatore stesso.

Art. 496.

Se la nave si trova fuori del porto d'inscrizione, il capitano è autorizzato di fronte ai terzi, in forza della sua qualità, ad intraprendere tutti gli affari e gli atti relativi all'armamento, all'equipaggiamento, all'approvvigionamento ed alla

conservazione della nave, come pure in generale all' esecuzione del viaggio [a].

Questa facoltà si estende anche alla conclusione di contratti di noleggio; si estende inoltre al promuovere domande giudiziarie, che si riferiscano alla sfera d' azione del capitano [b].

L' Articolo concorda col precedente diritto marittimo comune, come è risultato nella teoria e nella pratica (1). Il ca-

---

(1) Colle modificazioni indicate in nota al precedente Articolo gli stessi principii valgono quasi generalmente nelle legislazioni straniere. In queste i poteri del capitano sono di regola estesi a tutto ciò che si riferisce alla nave ed all' impresa. *(qui est relatif au navire et à l'expé-*

---

[a] *Art. 508 Cod. Comm. Durante il viaggio il capitano, dopo averne accertata la necessità con processo verbale sottoscritto dai principali dell' equipaggio, può impiegare per gli usi della nave le cose esistenti a bordo, coll' obbligo di pagarne il valore. — Art. 509 Cod. Comm. Se nel corso del viaggio vi è necessità di danaro per riparazioni, per compra di vettovaglie o altro urgente bisogno della nave, il capitano deve possibilmente darne immediato avviso agli armatori, caricatori e destinatarii, e, dopo avere accertata la necessità nel modo stabilito nell' articolo precedente, nel Regno dal tribunale di commercio ed in mancanza dal pretore, e in paese estero dal regio console o da chi ne fa le veci, ed in mancanza dall' autorità del luogo, a procurarsi la somma necessaria col prendere danaro a prestito o a cambio marittimo, col dare in pegno o vendere le cose caricate oppure coll' obbligarsi verso coloro i quali somministrano direttamente materiali, attrezzi, provviste e mano d' opera.* È punito, giusta l'*Art. 309 C. M. M.* col carcere non minore di sei mesi il capitano o padrone, che senza necessità abbia dolosamente preso danaro sul corpo, sulle vettovaglie o sul corredo della nave, ovvero abbia impegnate o vendute merci o vettovaglie oppure abbia portate nei suoi conti avarie o spese supposte. — Senonchè devesi rilevare che questi articoli contemplano di preferenza le vicende straordinarie della navigazione ed i bisogni da queste derivanti, mentre l'articolo in esame del Codice germanico si riferisce specialmente ai bisogni, che in via ordinaria possono manifestarsi durante il viaggio. Sotto questo punto di vista le facoltà attribuite al capitano da quest' ultimo articolo, gli competono anche presso di noi in conformità della natura del mandato conferitogli dall' armatore colla nomina a capitano e delle mansioni, che sono a lui affidate dalla legge ed implicitamente dallo stesso armatore.

[b] *Art. 510 Cod. Comm. Nel corso del viaggio il capitano può, se vi è urgenza, notificare atti ed anche istituire e proseguire giudizi in nome e nell' interesse dei proprietarii della nave, per quanto riguarda la nave stessa e la navigazione, cui è preposto. Similmente possono i terzi, fuori del luogo di dimora dei proprietari o di coloro che li rappresentano, far eseguire notificazioni, promuovere e proseguire giudizi contro il capitano, per quanto riguarda i fatti di lui o dell' equipaggio, oppure le obbligazioni da lui contratte durante la spedizione. Gli atti devono essere notificati al capitano personalmente o a bordo della nave. — I proprietari possono sempre riassumere l' istanza proposta dal capitano o contro di lui. — Le condanne pronunciate contro il capitano non privano i proprietarii del diritto di far l' abbandono secondo le disposizioni dell' Art. 491.*

pitano apparisce in conseguenza, fuori del porto di inscrizione, il legittimo rappresentante dell'armatore relativamente a tutto ciò che si riferisce ai bisogni della nave ed allo scopo di assumere noleggi. (Heise e Cropp *Iur. Abh.* I. pag. 465. Seuffert's, *Archiv.* XII Nr. 292.

2. La facoltà di rappresentanza del capitano comincia appena la nave si trova fuori del porto di inscrizione, senza guardare se sia in un porto, dove abita uno degli armatori stessi, o dove questi abbia uno stabilimento commerciale, o dove la comunione dei compartecipi sia rappresentata da un procuratore, e non si guarda naturalmente neppure se il capitano sia partito per dare esecuzione ad un determinato contratto di noleggio ovvero soltanto per cercare noleggi. (Prot. VIII, pag. 4474).

3. Gli atti giuridici, ad intraprendere i quali il capitano è dichiarato autorizzato, sono frattanto quelli, senza i quali non può concepirsi un commercio di trasporto ed in conseguenza il relativo guadagno. Ma a tale proposito la validità dell' affare in favore dei terzi non è subordinata alla circostanza che il negozio concreto dovesse necessariamente essere intrapreso; ma è anche valido, se il capitano lo ha concluso soltanto per considerazioni di opportunità (Prot. VIII, pag. 3667). Sono compresi del pari non solo gli affari, che si ripetono continuamente, tutti i giorni, ma eziandio quelli che si presen-

---

dition: Code de commerce franc. Art. 216. — Così pure *Code de commerce* belga Art. 7, Al. 1. — Cod. Comm. olandese Art. 321, Al. 1, ed italiano Art. 482, Al. 1) [a]. Parimente gli scrittori inglesi *(relative to the usual employement of the ship).* Vedi Abbott pag. 83 e seg.; Maclachlan pag. 114 e 131. La legge marittima della Finlandia (Art. 33) dichiara obbligatorii per l'armatore i contratti conclusi dal capitano entro i limiti corrispondenti alla sua posizione, cioè quelli che i capitani sogliono concludere per conto degli armatori. Il Codice spagnuolo (Art. 621) pone a carico dell' armatore le obbligazioni contratte dal capitano per riparare, armare ed approvvigionare la nave. Secondo questa legge il capitano può concludere anche contratti di noleggio, attenendosi in tutti i casi alle istruzioni ricevute (Art. 641), ma all'osservanza di queste non è subordinata l'efficacia del contratto di noleggio (Art. 750).

---

[a] Vedi sopra not. [a] a pag. 92.

tano di rado, quale conseguenza di speciali avvenimenti (Prot. IV, pag. 1896), come, per esempio, una convenzione relativa al premio di soccorso o di salvataggio (*Entsch. des R. O. H. G.* IX Nr. 106, pag. 368 e seg.) e la conclusione di un prestito a cambio marittimo. Al contrario le facoltà del capitano sono limitate agli affari, che pongono la nave in grado di esercitare il commercio di trasporto ed in nessun modo si estendono a tutti gli affari, che sono attinenti ad un tale commercio. Così, per esempio, il capitano non ha facoltà di acquistare merci per conto dell'armatore allo scopo di caricarle e trasportarle in altri luoghi. (Prot. IV, pag. 1896).

4. Dalla facoltà di concludere contratti di noleggio deriva quella di intraprendere tutti gli atti, che sono la conseguenza ordinaria di un contratto di noleggio; così specialmente di riscuotere l'importo del nolo, compreso quello delle controstallie (1). Se al capitano è stato pagato il nolo in misura maggiore di quella dovuta, per la restituzione di questo *indebitum* è responsabile non solo egli stesso personalmente, ma anche l'armatore, quando il danaro sia stato pagato a lui o sia stato impiegato a profitto della nave. Infatti se l'armatore, dopo che dalla resa dei conti gli è risultata l'origine del danaro, non procura la restituzione di esso, si ha in ciò una ratifica, dalla quale deriva la sua responsabilità. (*L. 14 de cond. causa data* (XII. *4*). *L. 6*, § *1*, § *2 De cond. ind.* (XII. *6*). Così pure il capitano avrebbe diritto e dovere di restituire l'*indebitum* coi fondi della comunione a lui affidati, imperocchè, siccome l'armatore non può volere che il capitano riscuota più del nolo dovuto, così nel mandato generale, a quest'ultimo conferito dal primo di rappresentarlo in tutti gli affari attinenti alla nave, v'è anche compreso l'incarico di restituire, nella sua qualità di capitano, il nolo erroneamente riscosso in più in tale qualità. (Sentenza del Trib. Sup. d'App. di Lubecca del 13 Gennaio 1870. KIERULFF *Sammlung.* VI, pag. 10 e seg.) Al contrario il capitano non è autorizzato ad intraprendere atti, che abbiano un rapporto soltanto accidentale col contratto

(1) Questa facoltà risulta anche dalla circostanza che il capitano deve firmare la polizza di carico (Art. 644) e consegnare le merci al destinatario soltanto contro restituzione di questa (almeno di un esemplare quitanzato: Art. 652) e contro pagamento del nolo (Art. 615).

di noleggio. Così egli non ha facoltà di assicurare l'importo del nolo ed il contributo d'avaria. Alla Conferenza d'Amburgo fu fatta la proposta di attribuirgli in modo espresso questa facoltà, ma una tale disposizione fu trovata pericolosa (Prot. IV, pag. 1886 e seg.) (1). Inoltre dalla facoltà di concludere contratti di noleggio non deriva a lui il diritto di annullare o modificare un contratto di noleggio concluso dall'armatore, ed in ispecial modo di diminuire il nolo convenuto fra il noleggiatore e l'armatore e di concedere un mutamento del viaggio stabilito da quest'ultimo. Tanto meno egli può ricevere merci senza pagamento di nolo (2). (Sentenza del Trib. di Comm. d'Amburgo del 3 Luglio 1851 ULLRICH's *Samml.* I, N. 27, pag. 71 e del 23 Ottobre 1851 ibid. N. 36, pag. 86. Sentenza del Tribunale Supremo d'Appello di Lubecca del 21 Febbraio 1857: SEUFFERT's *Archiv.* XII, N. 292). Solo se la risoluzione o la modificazione di un contratto di noleggio fosse necessaria per la conservazione della nave, il capitano sarebbe a ciò autorizzato: egli potrebbe quindi recedere da un tale contratto per una delle ragioni enumerate all'Art. 631 Cod. Comm.

5. Il capitano può promuovere azioni, che derivino da contratti conclusi non solo da lui stesso, ma anche dall'armatore (per es. per ottenere il pagamento del nolo in base ad un contratto di noleggio concluso dall'armatore). Questa facoltà non si limita solo ai contratti, ma si estende a tutti gli altri casi possibili, per esempio, alle conseguenze di un urto di navi. (Prot. VIII, pag. 3784 e seg.) Naturalmente l'armatore non è impedito d'intervenire nella causa nei casi, in cui il capitano ha facoltà di rappresentarlo in giudizio. (Prot. IV, pag. 1911).

L'Articolo contiene disposizioni solo riguardo alla facoltà del capitano di rappresentare l'armatore in giudizio in qualità d'attore. Egli non ha tale facoltà in eguale misura, quando

---

(1) Le diverse opinioni, che a questo riguardo si manifestarono alla Conferenza d'Amburgo, esistevano già prima nella pratica. Nel caso riportato nella ULLRICH's *Samml.* I, N. 129 pag. 189 e seg. il Trib. di Comm. d'Amburgo ritenne che il capitano come tale non è autorizzato ad assicurare il nolo, ma il Tribunale Supremo d'Appello al contrario gli attribuì tale facoltà.

(2) Così pure insegnano l'ABBOTT pag. 89, ed il MACLACHLAN pag. 138.

si tratta di rappresentarlo come convenuto. Essa anzi deve limitarsi ai casi, nei quali la legge gliela accorda in modo espresso, come negli Articoli 697 e 764. Alla Conferenza di Amburgo fu fatta da parte dal relatore la proposta d'introdurre fra le disposizioni relative alla facoltà del capitano di rappresentare l'armatore anche il seguente principio: (Prot. IV, pag. 1894 Cfr, pag. 1909 e seg.)

Il creditore della nave, che esercita un diritto contro l'armatore allo scopo di soddisfarsi sulla nave e sul nolo, può convenire il capitano, finchè questi conduce la nave. Una sentenza ottenuta in questo modo contro il capitano ha effetto contro l'armatore relativamente alla nave ed al nolo.

Ma, poichè il Titolo 11 del progetto prussiano, che trattava dei creditori della nave, fu completamente modificato dalla Conferenza, e vi fu introdotto anche il principio, che costituisce il contenuto dell'Art. 764 Cod. di Comm., fu tolta la disposizione suaccennata, perchè si ritenne di averla in tal modo pienamente surrogata (Prot. VI, pag. 2927-2929). Se si tratta quindi di azioni, in virtù delle quali l'armatore è responsabile personalmente, il capitano non ha facoltà di rappresentare quest'ultimo in qualità di convenuto (1), ed una sen-

(1) Non mi riesce di comprendere come il Koch, *Kommentar*, nota 12 all'Art. 455, il quale nel resto è della medesima opinione, venga a stabilire un'eccezione per le azioni riconvenzionali nei casi, in cui il capitano è autorizzato, giusta l'Art. 496, Al. 2, a promuovere l'azione. Tanto meno è fondata l'opinione dell'Ehrenberg *(Beschränkte Haftung* pag. 194, nota 69) che il capitano sia autorizzato a rappresentare passivamente l'armatore, anche quando sia fatto valere un diritto di pegno stabilito in conformità della legge dello Stato, imperocchè, se il capitano può all'estero intraprendere tutti gli atti giuridici richiesti dalla conservazione della nave e dall'esecuzione del viaggio, non si può comprendervi anche l'inizio di una causa. In sè e per sè coll'espressione atto giuridico *(Rechtshandlung)* si potrebbe intendere del pari lo svolgimento di una causa e ciò fu osservato eziandio alla Conferenza d'Amburgo da parte di un delegato (Prot. VIII, pag. 3784 e seg.), ma ciò contraddice decisamente col modo di esprimersi usato nel Codice di Commercio, inquantochè è sempre detto in modo espresso, quando le facoltà del

tenza ottenuta contro il primo non darebbe luogo a procedure esecutive contro la *fortune de terre* dell'armatore. (Prot. VIII, pag. 4173) In conseguenza un' azione diretta, per esempio, ad ottenere la restituzione dell'eccedenza di nolo ricevuta non può essere promossa contro il capitano. Così pure i marinai non possono basarsi sopra una sentenza, che condanna il capitano, se vogliono farla eseguire sul patrimonio terrestre dell' armatore. (Sent. del Trib. di Commercio d' Amburgo del 6 Dicembre 1873, 11 Aprile 1874, 11 Maggio 1874. *Hamburger Handelsger. Zeit.* del 1874 N. 186).

Art. 497.

Il capitano è però autorizzato a contrarre prestiti, a concludere compere a credito, come pure a fare simili contratti a credito, solo allorquando ciò sia necessario per la conservazione della nave o per l'esecuzione del viaggio, e solo nella misura richiesta per far fronte al bisogno. Egli ha facoltà di contrarre un prestito a cambio marittimo solo quando questo sia necessario pel compimento del viaggio e solo entro i limiti corrispondenti al soddisfacimento del bisogno [*a*].

---

mandatario si estendano fino alla rappresentanza in giudizio (Art. 42; Art. 117 combinato col 114; Art. 196, Art. 227, Art. 460). In conformità di tale principio anche nell'Art. 496 Al. 2, i poteri del capitano sono estesi espressamente al promuovere azioni attinenti alla sfera delle sue attribuzioni (Cfr. Prot. IV, pag. 1910 e seg. VIII, pag. 3784 e seg. Sentenze del Tribunale di Commercio di Amburgo del 18 Maggio e del 10 Luglio 1874. *Hamb. Handelsgericht. Zeit.* del 1874, pagine 240, 313 e seg.) E neppure può ritenersi esatto l' insegnamento dell' Ehrenberg (pagina 194), secondo il quale il capitano è autorizzato a stare in giudizio come convenuto sempre quando sia praticato un sequestro sulla nave. Anzi anche a tale riguardo la facoltà di rappresentare l' armatore convenuto deve ammettersi colle stesse restrizioni che per gli altri casi. (Vedi Sent. del Trib. di Comm. di Amburgo del 10 Luglio 1874 loc. cit.)

---

[a] Vedi l'*Articolo 509 Cod. Comm.* riportato alla nota [a] a pag. 218. — L'*Articolo 512* successivo dichiara personalmente obbligato verso gli armatori e verso

La validità dell' affare, salvochè non si provi la mala fede del terzo, non è subordinata nè all'impiego effettivo del danaro, nè all' opportunità della scelta fatta fra i diversi contratti a credito, nè alla circostanza che il capitano abbia avuto a sua disposizione il danaro necessario.

1. I poteri accordati al capitano dall'Art. 496 sono molto estesi e potrebbero spesso costituire un pericolo per l' armatore, se non vi fosse per lui un' unica garanzia nell' obbligazione del capitano di osservare, anche nel gerire gli affari dell' armatore, la diligenza di un ordinato capitano e nel diritto di regresso, che al primo compete nel caso che egli non abbia osservato tale grado di diligenza. Una garanzia efficace per l' armatore sta frattanto nella limitazione degli atti, ad intraprendere i quali in nome dell' armatore la legge autorizza il capitano. L'interesse dell'armatore è ancora più efficacemente tutelato dalla disposizione di quest' articolo. Di regola infatti basta per obbligare l'armatore che l'affare sia per sua natura nella categoria dei negozii, che servono ai fini propostisi, senza che occorra la prova che uno speciale affare sia stato determinato dall'uno o dall'altro di quelli scopi. Al contrario l'Art. 497, in conformità del diritto romano (L. 7 pr. *De exercit. act.* XIV, 1) e della *communis opinio* già preesistente nel diritto comune (Vedi VOIGT *Neues Archiv für Handelsrecht* I pag. 450 e seg. specialmente pag 466 e seg. e le decisioni dallo stesso riferite della facoltà giuridica di Rostock del 27 Luglio 1854 e del Trib. Sup. d' App. di Lubecca del 22 Dicembre 1855 loc. cit. pag. 455 e seg.), richiede per i contratti in esso enumerati che l' affare concreto, di cui si tratta, sia necessario per la conservazione della nave o per la prosecuzione del viaggio (Cfr. Prot. IV, pag. 1889). L' esistenza di tale necessità non suole essere stabilita prima della conclusione dell'affare coll'osservanza di determinate forme (Prot. IV, pag. 1899-1901), ma il terzo, il quale in forza del contratto vuol far valere dei diritti contro l'armatore, può stabilirla con

---

tutti gli interessati al rimborso del danaro od al pagamento delle cose ed al risarcimento dei danni, salva inoltre l'azione penale, se vi ha luogo, il capitano, che senza necessità ha contratte obbligazioni, date in pegno o vendute cose caricate od ha portate nei suoi conti avarie e spese non vere.

ogni opportuno mezzo di prova. Ma da questa prova dipende appunto l'esercizio del diritto, e non basta che siano stabilite in generale la necessità di concludere l' affare in questione e la speciale natura del bisogno da soddisfare: (*L. 7 pr.* e § *1 Dig. De exercitoria actione,* XIV 1) deve essere invece anche dimostrato (1) che l'impiego del danaro, del quale si tratta, sia stato necessario; non importa però evidentemente che sia fatta la dimostrazione fino all'ultimo centesimo. (*L. 7 pr. L. 1* § *10 Dig. De exerc. act.* XV, 1). (*Entsch. des R. O. H. G.* XXV pag. 49). Quindi qualunque degli affari quì contemplati è legalmente obbligatorio per l' armatore solo fino a concorrenza dell'importo, l'impiego del quale sia stato necessario (2). (Prot. pag. 1005 e seg.).

---

(1) Riguardo al prestito a cambio marittimo vedi Art. 686 Cod. Comm.

(2) Gli stessi principii sono riconosciuti anche nel diritto inglese. Abbott pag. 92 e seg. Maclachlan pag. 55. Il *Code de Commerce* francese Art. 234 Al. 1 dispone: *Si pendant le cours du voyage il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine après l'avoir constaté par un procès verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, chez l'étranger par le consul français ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur corps et quille du vaisseau. mettre en gage ou vendre des marchandises, jusqu'à concurrence de la somme, que les besoins constatés exigent.* (Così pure il *Code* II belga Art. 24 Al. 1, il Codice di Commercio olandese Art. 372 Al. 1 e similmente quello spagnuolo Art. 644) e, secondo l'Art. 236, contro il capitano, che senza necessità prende danaro *sur le corps, avitaillement ou équipement du navire,* si fa luogo ad un'azione di regresso. (Conf. *Code* belga Art. 26; Cod. Comm. olandese Art. 375; il Cod. Comm. spagnuolo Art. 684, oltre l' obbligo di restituire la somma sottratta, commina la pena pel furto). Malgrado ciò, giusta l'opinione prevalente, confermata dalla giurisprudenza costante della Corte di Cassazione, l' affare in sè è valido, pur mancando gli indicati requisiti, purchè il creditore sia *in bona fide,* inquantochè si ritiene che i requisiti prescritti dall' Art. 234 si riferiscano ai rapporti fra il capitano e l' armatore, mentre il primo è *le représentant né de l'armateur vis-à-vis des tiers et par conséquent il a un pouvoir général et absolu pour tout ce qui conce e la conduite et l'administration du navire.* (Sentenza della Cassazione del 5 Gennaio 1841.) Vedi Desjardins II Pag. 49 e seg. Laurin in Cresp II pag. 244 e seg. Nota 37, i quali adottano del pari l'opi-

2. Gli affari enumerati nell'articolo sono il contrarre prestiti o compere a credito e *simili affari a credito.* Tale espressione non si riferisce ad ogni negozio, la cui esecuzione non segua, secondo l'intenzione dei contraenti, immediatamente la promessa, ma sia differita (Cfr. THÖL *Handelsrecht* I pag. 986 e seg.), nei quali casi specialmente il capitano resta tenuto ad adempiere l'assunta obbligazione, perchè non tutti gli affari di tale natura entrano nella sfera dei poteri attribuiti dalla legge al capitano; ma solo sono contemplati quei negozii, che presentano una qualche analogia con quelli indicati in modo espresso, p. es. il contratto per riparare la nave, quando il costruttore lavori a credito, ovvero il prestito a cambio marittimo.

3. La legge richiede solo la dimostrazione della necessità dell'affare, non anche quella dell'effettivo impiego, a profitto dell'armatore, delle somme con esso ricavate. Come dunque, secondo il diritto romano, l'armatore risponde per la restituzione d'un mutuo contratto dal capitano allo scopo di servirsene per la nave, quand'anche ne abbia poi fatto uso per proprio conto (*L. 9 Dig. De exercit. act.* (XIV, 1), così, anche secondo il Codice di Commercio, l'armatore deve rispondere per la restituzione del prestito e delle somme ricevute a cambio marittimo, anche allorquando il capitano se le sia appropriate. Il Codice di Commercio ha deciso in questo senso la questione controversa nel precedente diritto comune, poichè non si può costringere il mutuante a controllare l'impiego del danaro, e la introduzione di un tale requisito nel Codice danneggierebbe sensibilmente gli interessi degli armatori, poichè a tale condizione tutti sarebbero renitenti a prestare danaro al capitano. (Prot. IV, pag. 1905). Appunto per lo stesso motivo si è rinunciato a far dipendere la validità dell'affare dall'opportunità della scelta fatta fra diversi contratti di credito, oppure dalla circostanza che il capitano non avesse già a sua disposizione la somma necessaria (1).

---

nione prevalente. Solo pochi scrittori ed alcune isolate sentenze sostengono la tesi contraria. Fra questi il PARDESSUS (III N. 911) ed il CRESP (II pag. 238-240, 243-245). Cfr. in generale VOIGT (*Neues Archiv* I pag. 466-471); LAURIN in CRESP I pag. 123 e seg.

(1) Nello stesso senso si esprimono gli scrittori inglesi: ABBOTT pagina 114; MACLACHLAN pag. 149 e seg.

Art. 498.

Il capitano può concludere affari sul credito personale dell'armatore, in ispecial modo contrarre per lui obbligazioni cambiarie, solo in base ad una procura, che gliene conferisca la facoltà (Art. 452 N. 1). Le norme di condotta e le istruzioni di servizio, che il capitano riceve dall'armatore, non bastano a stabilire di fronte al terzo la personale responsabilità dell' armatore (*a*).

1. L'Art. 452 ha già stabilito il principio che l' armatore risponde solo colla nave e col nolo dei contratti conclusi dal capitano in conformità alle facoltà a questo attribuite dalla legge, fatta eccezione pei contratti di arruolamento. L'Art. 498 vieta appunto al capitano di concludere, senza essere stato a ciò autorizzato con relativo mandato, contratti sul credito personale dell'armatore. S'egli contravviene a tale divieto, oltrepassa le sue facoltà e l' affare concluso, mentre obbliga lui stesso giusta l'Art. 502 Al. 2, non vale a porre in essere una responsabilità personale dell'armatore. Ma con ciò non è detto che da un tale contratto, quando concorrano le condizioni, subordinatamente alle quali il capitano obbliga l'armatore, non derivi neppure a quest' ultimo la responsabilità limitata alla nave ed al nolo, imperocchè il divieto della legge di concludere affari sul credito personale dell'armatore produce il suo pieno effetto, quando la convenzione sia dichiarata inefficace,

---

[a] Manca nel nostro diritto una disposizione corrispondente. Però un analogo risultato si ottiene anche presso di noi in forza del già riferito (Vedi sopra a pag. 84 e 88) *Art. 491 Cod. Comm.*, il quale riserva al proprietario o comproprietario di nave, quando non abbia contratta obbligazione personale, la facoltà di liberarsi dalla responsabilità e dalle obbligazioni derivanti da fatti del capitano e delle altre persone dell' equipaggio o da contratti conclusi dal capitano, facendo eccezione solo per le obbligazioni, per i salari e gli emolumenti delle persone dell' equipaggio. È evidente dunque che nessuna specie di obbligazioni contratte dal capitano in questa sua qualità potrebbe dar luogo ad una responsabilità personale dell' armatore o del comproprietario, che valga a torre a questi ultimi il diritto di liberarsene mediante l' abbandono, se non allorquando essi siano concorsi direttamente nella conclusione dell' atto producente tale obbligazione, o l' abbiano fatto proprio mediante ratifica, ovvero sia dimostrato che il capitano abbia agito dietro loro speciale mandato. Nè può rilevare che il capitano abbia data all' obbligazione la forma cambiaria.

inquantochè il capitano poteva concluderla non come capitano, ma quale mandatario speciale dell' armatore. Anche il testo della legge non contraddice a quest'interpretazione. Io mi ricredo dunque dall'opinione sostenuta nella prima edizione e nel manuale dell' ENDEMANN (IV pag. 85), che cioè un simile contratto non sia affatto obbligatorio per l'armatore, interpretazione che da una parte fu indicata alla Conferenza di Amburgo (Prot. VIII, pag. 3768) come conforme al testo della disposizione (Cfr. anche Prot. IV, pag. 1887 e seg. VIII, pag. 3768 e seg.). Anche da questo punto di vista si deduce naturalmente che le obbligazioni cambiarie assunte dal capitano, senza speciale mandato, non hanno forza obbligatoria per l'armatore.

2. La procura, che autorizza il capitano a concludere affari sul credito personale dell'armatore, deve essere espressa: essa non può essere dedotta, come anche la legge ha esplicitamente rilevato, dall'avere l' armatore date al capitano istruzioni e regole di condotta, sia in precedenza per i casi eventuali, sia dietro richiesta avuta per quel singolo caso. (Prot. VIII, pag. 3779-3781). Al mandato equivale naturalmente la ratifica.

3. Se il capitano ha facoltà di prendere a prestito danaro per mezzo di cambiali tratte sull' armatore, nel caso di una comunione di partecipi, il trattario delle cambiali sarà l'armatore delegato. (CROPP *Jurist. Abh.* di lui e dello HEISE I, pag. 511).

Art. 499.

Il capitano è autorizzato a vendere la nave solo in caso di urgente necessità e dopo che quest' urgenza sia stata accertata dall' autorità giudiziaria del luogo, previa assunzione di periti e coll'intervento del console dello Stato, cui appartiene la nave, quando ve ne sia uno.

Se sul luogo non v' è alcuna autorità giudiziaria, e neppure v'è alcun'altra autorità, che si assuma l'inchiesta, il capitano deve, per giustificare la propria condotta, procurarsi il parere di

periti, e, quando ciò non sia possibile, provvedersi di altre prove.

La vendita deve essere fatta ai pubblici incanti [a].

1. La vendita della nave non entra per sè stessa fra le attribuzioni del capitano, imperocchè essa non è un affare attinente all'esercizio del commercio di navigazione, ma anzi opera la cessazione di questo esercizio (CROPP, Op. cit. I, pag. 465. Motivi pag. 238). E così è infatti, anche nelle più antiche fonti di diritto marittimo, (Vedi: Diritto marittimo di Oleron, Art. 1 (PARDESSUS, *Collection* I, pag. 323 e seg.): Diritto marittimo di Wisby Art. 15, 17 (PARDESSUS, *Collection* I, pag. 470, 471; Cfr. PÖHLS I, pag. 147 e seg.) vietata di regola in modo assoluto al capitano la vendita della nave. Isolatamente però già dai primi tempi era concessa al capitano la facoltà di vendere la nave, quando le circostanze lo esigessero, (*Consulado del mare* c. 211 Al. ult. (PARDESSUS II, pag. 262), se la nave fosse troppo vecchia), e nelle legislazioni marittime più recenti quest'autorizzazione è divenuta la regola (Cfr. KALTENBORN I, pag. 158 e seg.) (1).

(1) Mentre l'*Ordonnance de la marine* II, 1, Art. 19, aveva vietato in modo assoluto al capitano di vendere la nave senza mandato dell'armatore, il *Code de Commerce* francese (Art. 237) gli concede tale facoltà in caso di *innavigabilité légalement constatée*. (Cfr. RUBEN DE COUDER I, pag. 447 e seg. N. 99-104; *L'innavigabilité est constatée par des experts, anciens navigateurs, nommés par le juge du lieu, et prononcée par ce juge, c'est à dire en pays français par le tribunal de commerce ou le juge de paix, à l'étranger par le consul, vice-consul ou agent français; enfin, à défaut, par l'autorité du lieu. Et il est de principe, que cette déclaration est souveraine, de telle sorte que celui qui achète le navire du capitaine, après qu 'elle est intervenue, n'a pas à craindre d'être inquiété par les propriétaires; sauf,*

[a] *Art. 518 Cod. Comm. Il capitano non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario, eccettuato il caso d'inabilità alla navigazione. — La dichiarazione d'inabilità e l'autorizzazione di vendita devono essere pronunciate dal tribunale di commercio nel Regno e dall'ufficiale consolare in paese estero. — La vendita deve essere fatta ai pubblici incanti.* Il capitano o padrone, che abbia dolosamente venduta la nave fuori dei casi permessi dalle leggi commerciali e senza le formalità da queste prescritte, è punito col carcere non minore di sei mesi (*Articolo 309 C. M. M.*).

2. Per decidere la questione, se la vendita della nave sia giustificata da una imprescindibile necessità, il capitano ed i periti, da lui richiesti di parere, devono aver riguardo all'interesse dell'armatore, quale proprietario della nave. (*Entsch. des R. O. H. G.* XVIII, pag. 283). Quest'ultima può essere alienata dal capitano, solo quando quest'espediente sia il solo mezzo per rimuovere dall'armatore un danno ancora più grave. Tale è il caso, quando la nave sia innavigabile nel senso dell'Art. 444 (Prot. IV, pag. 1912 e seg.; *Entsch. des R. O. H. G.* XII, pag. 398 e seg.), ma eziandio altre circostanze possono consigliare la vendita, come misura assolutamente necessaria (Prot. VIII, pag. 3783 e seg.), p. es. l'impossibilità di arruolare, in un qualsiasi periodo di tempo prevedibile, l'equipaggio, che occorre pel servizio della nave.

3. Non basta che sussista l'urgente necessità, per rendere valida la vendita, ma si richiede eziandio che siano osservate le formalità richieste dall'Art. 499; cioè che il parere dei periti, che riconoscono tale necessità, sia confermato dall'autorità giudiziaria o da un'altra autorità del luogo, ove si trova la nave.

4. Se non si è ottemperato all'uno od all'altro requisito, l'armatore non è tenuto a riconoscere la vendita. Questa è la sola interpretazione, che sia conciliabile col testo dell'articolo (Sentenza del Tribunale d'Appello di Lubecca del 30 Dicembre 1867 KIERULFF *Sammlung* III, pag. 1003 e seg.), benchè alla Conferenza di Amburgo non siasi potuto stabilire l'accordo in proposito. (Prot. IV, pag. 1914 e seg.) Infatti, poichè la legge accorda al capitano il diritto di procedere alla ven-

---

bien entendu, le cas de dol ou de fraude de la part de l'acheteur. (N. 101). Non si richiede, malgrado l'opinione contraria di alcuni autori, la vendita ai pubblici incanti. (N. 102). Così pure dispongono fra gli altri i Codici di Commercio olandese (Art. 376), belga II (Art. 27), brasiliano (Art. 531); le ordinanze marittime per la Svezia (§ 47) e per la Finlandia (Art. 49 Al. 2). Giusta l'Art. 598 Cod. Comm. spagnuolo, il tribunale ordina, a richiesta del capitano, nel caso di innavigabilità della nave la vendita di questa ai pubblici incanti. La legge inglese concede al capitano di fare la vendita in caso di urgente necessità, da constatarsi a giudizio dei periti, avuto riguardo a tutte le circostanze dei singoli casi concreti. (Cfr. MACLACHLAN pag. 159 e seg.)

dita non nel caso di imprescindibile necessità da constatarsi da un'autorità e neppure nel caso di urgente necessità accertata dall'autorità del luogo, ma solo nel caso di urgente necessità, e dopo che questa sia constatata dall'autorità del luogo, l'esistenza di tale necessità e la constatazione di essa rappresentano due requisiti distinti per la validità della vendita. Quindi come questa non sarebbe valida, se la necessità non fosse stata riconosciuta dall'autorità, così del pari non sarebbe valida, se, pur essendo stata constatata dall'autorità una necessità, questa in realtà non si fosse verificata o non ne fosse giustificata l'esistenza (1). La prima ipotesi sarebbe possibile, se il capitano avesse dolosamente presentata una falsa esposizione dei fatti, o se le stesse autorità estere avessero con dolo o per negligenza constatato uno stato delle cose non conforme al vero; la seconda delle ipotesi si verificherebbe, se i periti non avessero addotti i motivi per giustificare il loro parere in conferma dell'esistenza della necessità, p. es. se i periti nel loro parere (come avvenne in un caso riferito nella raccolta *Entsch. des R. O. H. G.* XVI, pag. 106), dopo avere indicate le avarie riscontrate nella nave, avessero aggiunte esclusivamente le seguenti parole: « Per questi motivi noi dichiariamo la nave irreparabile », senza motivare in un modo qualsiasi questa dichiarazione, e senza che il fondamento di essa risulti dalla natura delle avarie constatate.

5. La legge richiede un parere di periti: da ciò si deduce che non basta una dichiarazione categorica, ma che i periti devono dimostrare, coll'addurre i motivi di questa, che essi erano capaci di farla. Certamente il giudice, nel pronunciare la sentenza, può sottoporre ad una critica il responso dei periti solo inquantochè egli deve esaminare la concludenza di questo: di rincontro egli non può porre in dubbio, giusta una pratica costante, l'esattezza delle constatazioni fatte dai periti e neppure ammettere la controprova, fatta naturalmente eccezione pel caso di *dolus* dimostrato dei periti od anche del capitano o dell'equipaggio, con cui siano stati tratti in errore i

(1) L'espressione « stabilito » *(festgestellt)* usata nell'Art. 499 non può avere altro significato, fuorchè quello di « riconosciuto, constatato, » e non si comprende come il Makower *Kommentar*. Nota all'Art. 499 (50 bis) abbia trovato in questa parola un accenno ad una decisione definitiva, inoppugnabile.

periti (*Entsch. des R. O. H. G.* XII, pag. 402 e le sentenze ivi citate).

6. Se l' armatore vuole agire contro il capitano in conseguenza di una vendita ingiustificata della nave, egli potrà certo basarsi sempre soltanto sulla circostanza che non sussistesse la necessità della vendita, e non sull' inosservanza delle formalità prescritte allo scopo di constatare tale necessità: imperocchè solo nel primo caso può parlarsi di un pregiudizio agli interessi di lui. Ma l' armatore può pretendere un' indennità dal capitano, se la vendita non è stata fatta ai pubblici incanti, poichè questa formalità è prescritta come garanzia, affinchè la nave sia venduta al più alto prezzo possibile (Motivi pag. 238).

7. Oltre l'armatore anche le persone nominate nell'Art. 479 possono esercitare un' azione per danni contro il capitano, se a loro sia derivato un danno, in causa della non giustificata necessità o della vendita della nave non fatta ai pubblici incanti, poichè, a termini di legge, il capitano è responsabile verso le sovraccennate persone pel pregiudizio loro derivante in seguito all' inadempimento da parte sua degli obblighi impostigli nel terzo e nei seguenti Titoli del V Libro del Codice di Commercio, e fra questi doveri havvi anche l' osservanza delle formalità impostegli nell' Art. 499 relativamente alla vendita della nave. Di contraria opinione è l'EHRENBERG (*Beschränkte Haftung* pag. 259), il quale (come io ho già rilevato nel Manuale dell'ENDEMANN IV, pag. 86 e seg. Nota 34) senza fondamento dichiara che, in conseguenza di una trasgressione da parte del capitano alle disposizioni di questo articolo, solo all' armatore competa un' azione per danni contro di lui, imperocchè si tratta di rapporti puramente interni fra capitano ed armatore.

Art. 500.

L' armatore, che ha limitate le facoltà attribuite dalla legge al capitano, può opporre ai terzi l' inosservanza di queste limitazioni, solo allorquando provi che esse erano note ai terzi [*a*].

[*a*] Questa disposizione corrisponde a quanto dice il nostro legislatore relativamente all' institore. L' *Art. 370 Cod. Comm.* dispone infatti che, rispetto ai

Vedi il commento all' Art. 462. Come qui è rilevato in modo espresso, anche nel caso dell'Art. 500 si richiede che la limitazione sia stata conosciuta dai terzi nel momento della conclusione del contratto. La circostanza che il terzo avrebbe dovuto conoscere tale limitazione equivale all' effettiva conoscenza di essa (1).

Art. 501.

Se il capitano ha fatte con proprii mezzi anticipazioni, o si è obbligato personalmente per conto dell'armatore, senz'averne avuto da questo speciale incarico, non gli competono verso di lui, per ottenere il rimborso, diritti maggiori di quelli che spetterebbero ad un terzo [*a*].

---

(1) Una serie numerosa di legislazioni straniere ha sancito in modo espresso il principio contenuto in quest'articolo: p. es. le ordinanze marittime per la Svezia (§ 44), per la Norvegia (§ 41), e per la Finlandia (Art. 83). Ma anche nel silenzio della legge non v'è alcun dubbio sull'applicabilità di tale principio. Vedi ABBOTT pag. 83. CRESP-LAURIN pag. 27 e seg. DESJARDINS II, pag. 296.

---

terzi, il mandato conferito tacitamente all' institore si reputa generale e comprende tutti gli atti appartenenti e necessari all' esercizio del commercio, per cui è dato, e che il preponente non può opporre ai terzi veruna limitazione del mandato tacito, se non prova che essi la conoscevano al tempo, in cui fu contratta l' obbligazione. — Anche in materia di mandato commerciale l'*Art. 350 Al. 2 Cod. Comm.* dice che il mandato per un certo affare comprende tutti gli atti necessari all' esecuzione di esso, ancorchè non espressamente indicati, e l'*Art. 359 Capov. Cod. Comm.* aggiunge che il mandatario non può opporre ai terzi le istruzioni separate dategli dal mandante, se non prova che essi le conoscevano al tempo in cui fu contratta l' obbligazione. — Senza esaminare la natura dei rapporti intercedenti fra il proprietario ed il capitano, poichè è certo che vi concorre ed ha parte principalissima il mandato, essendo commessa al capitano, in rappresentanza dell' armatore, l' esecuzione del contratto di noleggio, si presentano per analogia sostanzialmente applicabili le citate disposizioni.

[*a*] Lo stesso deve dirsi anche presso di noi, malgrado il silenzio della legge, perchè il capitano, quando agisce senza mandato espresso o tacito del suo preponente, va appunto riguardato come un terzo qualunque, e non gli potrebbero quindi competere maggiori diritti che ai terzi in generale. Il capitano che, senza averne avuto incarico, fa con mezzi proprii anticipazioni o contrae obbligazioni personali, assume di preferenza il carattere di un *negotiorum gestor* e specialmente coi principii dell' *utilis negotiorum gestio* vanno regolati i suoi rapporti col proprietario.

Poichè la legge vieta al capitano nell' Art. 498 di concludere affari sul credito personale dell'armatore, così al capitano stesso, il quale avesse fatte anticipazioni o si fosse personalmente obbligato per conto dell' armatore, non poteva essere concessa una posizione privilegiata in confronto di quella dei terzi, cui spettassero dei crediti in forza di contratti conclusi dal capitano per conto dell' armatore, imperocchè altrimenti sarebbe resa illusoria la disposizione sopra indicata. L'armatore risponde quindi solo colla nave e col nolo.

Il capitano non ha mai contro l' armatore diritti maggiori di quelli che avrebbe un terzo, ma non ne deriva la conseguenza che egli, come creditore dell' armatore, debba essere trattato sotto ogni rispetto, ed anche in suo proprio vantaggio, come un terzo creditore. Mentre infatti quest' ultimo deve dimostrare la necessità della spesa, ma non l' effettivo impiego del danaro, il capitano potrebbe agire contro l' armatore solo quando fosse in grado di giustificare che il danaro fu realmente impiegato in profitto della nave (Prot. IV, pag. 1907-1909): senz' un tale impiego non si può concepire un credito del capitano contro l' armatore, prescindendo naturalmente dai crediti derivanti dal contratto di arruolamento. Di fronte ai terzi l' armatore rappresentato dal suo legale mandatario, cioè dal capitano, si è obbligato alla restituzione del prestito ricevuto da quest'ultimo per la nave, al pagamento del prezzo messo a credito etc. Tale non può essere il caso riguardo al capitano, il quale anzi può agire soltanto per avere il rimborso delle spese fatte nel disimpegno dell' incarico a lui conferito in virtù della sua nomina a capitano.

2. L' articolo contempla soltanto i casi, in cui il capitano, invece di concludere, quale rappresentante legale dell' armatore, un contratto con una terza persona, da cui a quest' ultima deriverebbe un' azione contro l' armatore, contragga in suo nome col terzo e costituisca perciò sè stesso debitore, ovvero fa fronte coi proprii beni agli esborsi necessarii pel soddisfacimento di un qualche bisogno invece di procurarsi i mezzi a ciò occorrenti per mezzo di un contratto concluso con un terzo nella suaccennata qualità. Se però il capitano agisce esclusivamente quale *negotiorum gestor*, senza che si abbia riguardo alla sua qualità di capitano, p. es. nel porto d' inscrizione, ove egli non ha la veste di legale rappresentante del-

l'armatore, i suoi rapporti verso quest'ultimo sono regolati dai principii di diritto comune relativi alla *negotiorum gestio.*

Art. 502.

Per quei contratti, che il capitano abbia conclusi nella sua qualità di condottiero della nave, senza eccedere i limiti delle facoltà a lui attribuite dalla legge, sia indicando, sia non indicando l'armatore, questi acquista diritti verso i terzi e resta obbligato fino a concorrenza della nave e del nolo.

Il capitano non è obbligato personalmente in virtù di tali contratti, salvi i casi in cui abbia prestata garanzia per l'esecuzione di essi, od abbia eccedute le sue facoltà. Con ciò non è esclusa la responsabilità del capitano in conformità agli Art. 478, 479 [*a*].

1. Secondo il diritto romano l'armatore può essere convenuto coll'*actio exercitoria*, quale *actio adiectitiae qualitatis*, in forza dei negozii conclusi dal *magister navis* conformemente alla *lex praepositionis*, mentre non è precluso al creditore di rivolgersi anche contro il capitano stesso *(L. 1 § 17, § 24 Dig. De exercitoria actione XIV, 1)*. Così pure le azioni derivanti da tali contratti non passano direttamente alla persona dell'armatore, ma sono a quest'ultimo trasmesse dal capitano solo per mezzo di una reale o fittizia cessione. In applicazione del principio della rappresentanza diretta, che a questo riguardo vigeva anche nel precedente diritto marittimo comune germanico, come pure nelle più recenti legislazioni marittime, il Codice di Commercio ha sancita la regola che l'armatore acquista direttamente i diritti e resta direttamente obbligato

[*a*] Il principio generale costituisce qui una applicazione ai rapporti del proprietario della nave e del capitano, di fronte ai terzi rispettivamente, dei principii di diritto comune in materia di mandato. Vedi anche gli *Art. 1742, 1744, 1751, 1752 Cod. Civ.* La disposizione speciale poi, per cui l'armatore non resta obbligato verso i terzi che fino a concorrenza della nave e del nolo, ha riscontro (quantunque con diversità fondamentale di sistema) colla disposizione dell'Art. 491 del Cod. Comm. Italiano che, messa in principio la responsabilità dei proprietari di navi pei fatti ed obbligazioni del capitano, concede loro di liberarsene mediante l'abbandono della nave e del nolo.

pei contratti conclusi dal capitano (p. es. pelle polizze di carico firmate da quest'ultimo), sicchè il primo può senz'altro agire ed essere convenuto, mentre il capitano non è obbligato verso i terzi per i negozii da lui conclusi (Cfr. Prot. VIII, pag. 3778-3780; Busch, *Archiv*. XXX, pag. 64).

2. Il capitano fa acquistare diritti agli armatori e li obbliga, in base alla sua nomina, quale loro legale rappresentante. Quando egli sia preposto non dal proprietario della nave, ma da chi impiega una nave altrui per esercitare per proprio conto il commercio di navigazione marittima, i diritti e le obbligazioni derivanti dagli atti del capitano spettano al preponente di lui e non al proprietario, benchè quest'ultimo non possa di regola impedire ai creditori della nave di far valere i loro diritti (Vedi Art. 477 Cod. Comm.).

3. Anche pei crediti dell'equipaggio risultanti dai contratti di arruolamento è responsabile solo l'armatore, ma non anche il capitano, imperocchè il capitano conclude tali contratti nella sua qualità di condottiero della nave in rappresentanza dell'armatore. La sua responsabilità verso l'equipaggio sussiste nella stessa misura che verso i terzi in generale, in conformità all'Al. 2 di quest'articolo: tale sarebbe specialmente il caso, giusta gli Art. 478 e seg., se egli per sua colpa avesse data causa al mancato soddisfacimento dei crediti dei marinai (*Entsch. des R. O. H. G.* XIII, pag. 43, XXIII, pag. 200).

Art. 503.

I precedenti articoli valgono a regolare le facoltà del capitano anche di fronte all'armatore, salvo il caso in cui questi le abbia limitate [a].

Il capitano è inoltre obbligato a tenere l'armatore continuamente informato dello stato della nave, degli avvenimenti del viaggio, dei contratti conchiusi, e dei giudizi pendenti, ed a chiedere

[a] Anche ciò è presso di noi l'applicazione dei principii relativi al mandato commerciale, chè, anche nei rapporti fra mandante e mandatario, si ritiene che, salvo il caso di espressa limitazione di facoltà, comprenda tutti gli atti necessarii all'esecuzione di esso, ancorchè non espressamente indicati (Citato *Art. 350 Al. 2 Cod. Comm.*).

le istruzioni circa la condotta da tenersi, quando le circostanze lo permettano, in tutti i casi di importanza, specialmente in quelli contemplati dagli Art. 497 e 499, o quando si trovi costretto a mutare il viaggio o ad interromperlo, ovvero nel caso di riparazioni e provviste straordinarie.

Solo nel caso di necessità egli può procedere a riparazioni e provviste straordinarie, quand'anche possa farle coi mezzi dell'armatore, che sono a sua disposizione.

Quand'egli possa procurarsi il danaro occorrente per sopperire a qualche bisogno solo mediante un prestito a cambio marittimo o colla vendita di accessorii della nave o di provvisioni di bordo non indispensabili, esso deve attenersi a quella misura, in conseguenza della quale l'armatore sia per risentire il minor danno.

Egli deve dare la resa di conto all'armatore al ritorno nel porto di inscrizione ed inoltre ad ogni richiesta di quello [*a*].

1. Gli articoli precedenti hanno stabiliti i limiti delle facoltà del capitano in primo luogo avuto riguardo ai terzi, risolvendo cioè la questione entro quali limiti un contratto concluso dal capitano, quale condottiero della nave, con una

---

[*a*] *Art. 511 Cod. Comm. Il capitano, prima della partenza da un luogo, dove ha fatte spese straordinarie o contratte obbligazioni, deve rimettere ai proprietari od agli armatori della nave od ai loro procuratori un conto da lui sottoscritto sì delle spese coll'indicazione dei documenti giustificativi, se ve ne sono, come delle obbligazioni col nome, cognome e residenza dei creditori. — Se il carico è fatto per conto dei proprietarii o degli armatori, il capitano deve rimettere ad essi il conto delle cose caricate e del loro prezzo.* Circa la facoltà di procedere, in caso di constatata necessità, a riparazioni e spese straordinarie, come pure alla vendita delle cose esistenti a bordo od alla conclusione di contratti di prestito a cambio marittimo, vedi gli *Art. 508* e *509 Cod. Comm.* altrove riportati (Pag. 218).

L'obbligo del capitano di scegliere, in caso di bisogno, la misura meno gravosa per il proprietario della nave non è che la naturale conseguenza dell'*Art. 1746 Cod. Civ.*, a termini del quale il mandatario, specialmente se il mandato non è gratuito, è responsabile non solamente pel dolo, ma anche per la colpa commessa nell'esecuzione del mandato, e dell'*Art. 496 Cod. Comm.*, che dichiara il capitano o padrone incaricato del comando di una nave obbligato per le colpe anche leggiere, che commette nell'esercizio delle sue funzioni.

terza persona, possa da questa esser fatto valere contro l' armatore. L' Art. 503 dichiara che i principii esposti negli articoli precedenti regolano parimente i rapporti fra capitano ed armatore: esso dispone perciò che questi principii valgono anche per risolvere la questione, se l'armatore possa riguardare un contratto concluso dal capitano per conto di lui come una trasgressione ai rapporti fra loro intercedenti e possa quindi pretendere il risarcimento del danno, che gliene deriva, o se non possa far ciò. Sussiste solo la differenza che una limitazione apposta dall'armatore alle facoltà, che per legge spettano al capitano, ha di fronte ai terzi soltanto un' efficacia limitata (Art. 500), rispetto al capitano ha invece efficacia assoluta.

2. Il capitano sarebbe liberato dall' obbligo impostogli nell'alinea 2 di chiedere istruzioni all' armatore in tutti i casi di rilievo, quando, nel momento di affidargli il comando, gli fosse stata data l' autorizzazione di comportarsi in tutti i casi od in alcuni casi indicati in modo speciale (p. es. nei casi di avaria) nel modo che gli sembri più opportuno, avuto riguardo alle circostanze (Sentenza del Tribunale di Commercio di Amburgo del 17 settembre 1863. HERMANN e HIRSCH, *Sammlung* pag. 290).

3. L'alinea 3 è esclusivamente una conseguenza dell'Art. 497: infatti, poichè il capitano può soltanto in caso di bisogno concludere contratti di credito allo scopo di procedere a riparazioni ed a provviste, così pure solo nello stesso caso di bisogno può servirsi dei mezzi dell' armatore, che si trovano a sua disposizione (Prot. IV, pag. 1889).

Art. 504.

Il capitano deve, per quanto è possibile, provvedere durante il viaggio, nell'interesse dei partécipi nel carico, anche alla sicurezza di questo.

Se per iscongiurare o diminuire una perdita sono necessarie speciali misure, a lui incombe l'obbligo di salvaguardare, quale rappresentante di quei partecipi nel carico, i loro interessi, di richiederli, se è possibile, di istruzioni, attenendosi ad esse, purchè le circostanze lo permettano, in caso con-

trario regolandosi secondo il proprio criterio, ed in generale di procurare possibilmente che i partecipi nel carico abbiano al più presto notizia di tali avvenimenti e delle disposizioni prese in conseguenza di questi.

Egli è in tali casi autorizzato specialmente anche a scaricare in tutto od in parte il carico, ed in caso estremo a venderlo, quando non vi sia altro mezzo per iscongiurare una perdita rilevante in causa di guasto imminente o per altri motivi, ovvero a contrarre su di esso un prestito a cambio marittimo per procurarsi i mezzi necessarii per la conservazione e l'ulteriore trasporto di esso, come pure a reclamarlo in caso di arresto o cattura, oppure, se in altro modo il carico gli è stato sottratto, a rivendicarlo stragiudizialmente o giudizialmente [a].

1. L'articolo impone al capitano l'obbligo di procurare durante il viaggio la salvezza del carico e di prendere tutte le misure a ciò opportune, regolandosi innanzi tutto secondo le istruzioni, che egli deve chiedere ai partecipi nel carico, ed in mancanza di queste secondo il suo proprio criterio.

---

[a] Tutto questo complesso di facoltà e di doveri attribuiti ed imposti al capitano relativamente alle cose caricate si spiega facilmente, tenendo conto del suo duplice carattere di rappresentante simultaneamente dell'armatore e dei caricatori. A stabilire meglio la sua responsabilità riguardo alle cose caricate, (responsabilità espressamente sancita dall' *Art. 498 Cod. Comm.*), valgono anche i principi proprii del contratto di trasporto, in virtù del quale il capitano, in rappresentanza dell'armatore, si costituisce mandatario, quasi necessario, dei caricatori, per quanto ha attinenza all'esecuzione del contratto di noleggio, ed è nello stesso tempo depositario delle merci affidategli, di cui abbia data ricevuta colla polizza di carico. Sotto questo punto di vista, cioè ponendola in relazione coll'obbligo sancito nell'articolo in esame del Codice germanico di provvedere, per quanto è possibile, anche alla sicurezza del carico, si spiega la disposizione dell' *Art. 498 Ult. al. Cod. Comm.*, che dichiara il capitano responsabile di ogni danno, che per qualunque causa possa accadere alle cose da esso caricate sopra la coperta della nave senza il consenso scritto del caricatore. Il capitano, in quanto, senz' avere potuto richiedere istruzioni dirette dai caricatori, prende di propria iniziativa i provvedimenti, che reputa opportuni per iscongiurare danni maggiori alle cose caricate, agisce indubbiamente eziandio quale *negotiorum gestor*, e quindi anche i principii, che regolano l'*utilis negotiorum gestio*, si presenterebbero in parte applicabili.

Quand' esso trascuri un tale obbligo, viene ad essergli imputabile un' omissione della diligenza di un regolato capitano (Art. 478), e ne deriverebbe agli interessati un' azione per ottenere il risarcimento dei danni, dei quali risponde anche l' armatore (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* XXV, pag. 9 e seg.). Inoltre il combinato disposto degli Art. 504 e 507 costituisce il capitano rappresentante degli interessati nel carico nello stesso modo che, giusta l' Art. 496, egli è il legale rappresentante dell' armatore (Prot. V, pag. 2461 e seg.). Partecipi nel carico sono primieramente gli speditori, in seguito, cioè dopo il rilascio delle polizze di carico, i destinatarii; e degli speditori non solo i noleggiatori, quelli cioè che hanno noleggiata la nave direttamente dal capitano o dall' armatore, ma, se la nave sia stata integralmente noleggiata, ed il noleggiatore l' abbia poi subnoleggiata per carichi parziali, anche i singoli caricatori di questi, benchè il capitano non si trovi con essi in alcun rapporto contrattuale diretto.

2. L'espressione « viaggio » deve qui intendersi nel significato attribuitole dal comune linguaggio: esso comincia quindi colla partenza dal porto di caricamento e finisce coll' arrivo nel porto di destinazione. Non si comprende il motivo, per cui il capitano non debba provvedere alla sicurezza del carico anche nel porto di destinazione, se a lui i destinatarii siano sconosciuti (e per tale considerazione io aveva nel Manuale dell' Endemann, (IV pag. 96 Nota 1), appoggiandomi eziandio ad una sentenza del Tribunale Supremo di Amburgo del 15 Maggio 1874 (*Hamb. Handelsger. Zeitung.* del 1874 Nr. 144, pag. 173), dichiarata possibile, secondo le circostanze, la continuazione, anche nel porto di destinazione, della facoltà di rappresentanza spettante al capitano. Ma la legge, se non avesse voluto usare l' espressione « viaggio » nel senso sovra indicato, l'avrebbe affatto omessa, come ha fatto relativamente alla rappresentanza dell' armatore da parte del capitano, oppure avrebbe spiegato il concetto, come fa nel disciplinare il diritto d' assicurazione (Vedi Art. 827). Naturalmente durante il soggiorno in un porto di rilascio forzato il capitano ha la quaità di rappresentante nello stesso modo come durante la navigazione (Vedi *Entsch. des R. O. H. G.* IV, pag. 442 e seg. IX, pag. 369).

3. L' obbligo di dare notizia degli avvenimenti verificatisi

e di chiedere istruzioni, che l'alinea 2 impone al capitano, sussiste rimpetto a tutte le persone sovra indicate (Prot. V, pagina 2464). Il capitano deve, relativamente all'applicazione di speciali misure, rivolgersi agli interessati nel carico per averne istruzioni ed attenersi a queste, poichè, anche riguardo alle misure di sicurezza, egli è il loro rappresentante. Ma la legge lo obbliga a ciò, come pure a dare esecuzione alle avute istruzioni, solo nel caso che le circostanze lo permettano, e ciò sia possibile. La ragione di questa limitazione sta in ciò che in alcuni casi, specialmente quando si tratti di carichi parziali, ovvero quando le polizze di carico siano state emesse all'ordine ed il capitano non conosca i possessori di esse, spesso nessuna comunicazione è possibile fra lui ed i proprietarii del carico (Prot. loc. cit). Del resto, come il proprietario del carico può dare istruzioni al capitano, così può dispensarlo dall' agire di propria iniziativa, e per es. imprendere l'assicurazione delle merci dopo il verificarsi di un sinistro. Il capitano allora non è responsabile del risultato delle disposizioni date dal noleggiatore (*Entsch. des R. O. H. G.* XII, pag. 109). Egli è obbligato però ad attenervisi solo allorquando ciò possa conciliarsi col dovere, che gli incombe, di provvedere alla salvezza della nave e delle merci di altri caricatori. La richiesta di istruzioni degli interessati nel carico e l'osservanza di esse, quando pure fossero possibili, non devono essere considerate come requisito per la validità di un contratto, che rientri nella cerchia delle attribuzioni del capitano nella sua qualità di loro rappresentante (Cfr. *Entsch. des R. O. H. G.* IX, pag. 369).

4. L'alinea 3 dell'articolo non dà affatto un'enumerazione completa di provvedimenti, che il capitano può prendere per la salvezza del carico e nell'interesse degli partecipi nel carico. Il capitano può quindi intraprendere ogni atto, che sia opportuno per iscongiurare o diminuire una perdita del carico, per es. concludere un contratto, pattuendo un premio di soccorso e di salvataggio pella salvezza del carico (Vedi *Entsch. des R. O. H. G.* IX, pag. 369). Spetta al giudice il decidere col suo prudente arbitrio, se una misura presa dal capitano corrisponda agli scopi sovraindicati.

5. La legge autorizza il capitano a contrarre un prestito a cambio marittimo su tutto il carico o su una parte di esso

per procurarsi i mezzi necessarii per la conservazione e l'ulteriore trasporto delle merci. Da ciò sorge la questione, se, quando il carico appartenga a più proprietarii, le merci del proprietario A., le quali non siano minacciate da alcuna perdita, (od anche tutte le merci, che si trovano a bordo) possano essere vincolate con un prestito a cambio marittimo, allo scopo di procurare i mezzi necessarii per la conservazione delle merci del proprietario B. L' Art. 504 al. 3 non si può, come neppure l'Art. 507, limitare al caso, in cui tutto il carico appartenga ad un solo proprietario, e le parole sopra citate non impongono di limitare l' autorizzazione a prendere a prestito a cambio marittimo sulle merci, che appunto siano minacciate di perdita. Ciò malgrado, questa limitazione è richiesta dallo spirito degli Art. 504 e seg., cioè dalla circostanza, rilevata in modo espresso anche nell'Art. 504, che al capitano è conceduta la facoltà di rappresentanza solo nell' interesse degli interessati nel carico. Evidentemente ciò può significare soltanto che il capitano ha facoltà di prendere disposizioni per il partecipe nel carico, nel cui interesse esse siano necessarie (1). Ciò non equivale a dire che egli possa prendere disposizioni riguardanti un partecipe nel carico (prendere a prestito a cambio marittimo sulle merci di questo) nell' interesse di un' altra persona, che abbia caricate merci sulla nave da lui condotta, nello stesso modo che non può significare che egli abbia facoltà di prendere disposizioni, concernenti le merci da lui caricate, a favore degli interessati nel carico di un' altra nave qualsiasi. Nell'Art. 507 la cosa è diversa. A termini di questo il capitano può disporre di tutte le merci di uno dei partecipi nel carico allo scopo di continuare il viaggio e perciò esclusivamente per trasportare le merci degli altri interessati nel carico. Ma la ragione di ciò è che una tale misura si risolve in vantaggio anche del primo interessato. Il disporre di parti del carico per proseguire il viaggio può essere richiesto o da un' avaria comune o da un' avaria particolare dell' armatore. Nel primo caso il proprietario delle merci vincolate pel prestito a cambio marittimo, vendute od altrimenti adoperate riceverà almeno una parziale indennità nel regolamento del-

(1) Da questo punto di visto argomentano i giureconsulti inglesi. Vedi Maclachlan, pag. 156.

l'avaria comune. Nel secondo caso invece il proprietario delle merci sacrificate ha azione contro l'armatore per essere tenuto indenne, inquantochè il prestito a cambio marittimo, la vendita o l'uso di quelle sono considerati come un contratto a credito concluso per conto di lui (Cod. Comm. Art. 510), e se egli non può essere soddisfatto dell'indennità, che gli spetta, o non può esserlo totalmente colla nave e col nolo, ha diritto ad essere parzialmente indennizzato del sacrificio dagli altri interessati nel carico in conformità ai principii relativi all'avaria comune (Art. 734 Cod. Comm.). Colla continuazione e col compimento del viaggio sono conservati i beni, dai quali riceverà in parte il proprio soddisfacimento il proprietario delle merci vincolate al cambio marittimo, vendute od adoperate, od almeno sono conservati il nolo e le merci degli altri interessati nel carico, mentre in caso contrario esse sarebbero andate perdute, od almeno sarebbe stato più o meno diminuito il loro valore. Nel caso del presente articolo invece mancherebbe al proprietario delle merci vincolate qualsiasi azione per indennità sì contro l'armatore come contro i proprietarii delle merci salvate. Il primo proprietario potrebbe far valere contro questi ultimi un'azione, quale *negotiorum gestor*, solo quando il capitano, nel vincolare le sue merci, avesse agito in loro nome: ma a ciò dovrebbe prima essere dimostrato che il capitano fosse dalla legge autorizzato a disporre così delle merci. Si è cercato di dedurre un diritto del primo ad essere risarcitò da una pretesa comunione di interessi dei proprietari di tutte le merci caricate sopra una medesima nave (EHRENBERG. *Beschränkte Haftung*, pag. 72 e seg.; pag. 85 e seg.). Ma difficilmente si può trovare il fondamento di una tale comunione. Il semplice fatto che le merci dei diversi partecipi nel carico si trovano in una medesima nave non può dar luogo ad essa, nello stesso modo che ciò non avviene per le merci di diversi proprietarii, che si trovino in un medesimo carro da trasporto od in uno stesso vagone. Sono quindi destituiti di fondamento i principii posti che i proprietarii del carico dovrebbero colle loro merci concorrere alla salvezza di quelle dei loro compagni, e che il capitano dovrebbe comportarsi riguardo al carico, come se tutte le merci appartenessero ad una sola persona (EHRENBERG, loc. cit. pag. 73 e seg.). Infatti dalla circostanza che la comunione di interessi esistente nel

caso di avaria comune si fonda non sul fatto che le merci si trovino sulla stessa nave, ma su quello che le merci insieme alla nave siano minacciate da un medesimo pericolo, si deduce che nel caso, in cui debbano farsi sacrifici per iscongiurare la perdita di singole merci, non possono essere applicate esclusivamente le regole, che valgono pei casi di avaria comune.

7. Al capitano compete anche la facoltà di stare in giudizio relativamente al carico. La facoltà di rendersi attore risulta in modo espresso dall' articolo, inquantochè questo lo autorizza ad agire giudizialmente per ricuperare le merci sottrattegli (p. es. rubate). La facoltà di stare in giudizio come convenuto risulta dal principio generale dell' articolo per tutti i casi, in cui si tratta della perdita delle merci o di un'interruzione del loro ulteriore trasporto. Il Codice di Commercio ha in modo speciale prescritto che l' esercizio del diritto di pegno da parte di chi abbia fatto un prestito a cambio marittimo, come pure da parte di coloro, cui competa un premio di soccorso e di salvataggio, deve aver luogo, riguardo al carico, contro il capitano, finchè non ne sia stata ancora fatta la consegna (Art. 697 Al. 2, Art. 753 Al. 2). Al contrario il capitano (noleggiante) deve, se ad alcuni interessati nel carico spetta un diritto ad indennità contro altri interessati in seguito ad avaria comune, od in base all' Art. 734, esercitare il diritto di pegno, che compete a quelli sulle merci di questi ultimi.

Come nel valersi delle facoltà concedutegli in questo articolo il capitano deve seguire la linea di condotta a suo avviso più opportuna, collo stesso criterio deve agire anche nel promuovere azioni e nel reclamare le merci. Egli desisterà da una domanda di reclamo, se questa gli sembra in precedenza destituita di fondamento, e quando essa dia occasione soltanto a spese (Prot. IV, pag. 1867).

Agli interessati nel carico naturalmente, malgrado che il capitano possa stare in giudizio per essi, non è precluso il diritto di far valere direttamente le loro ragioni.

Art. 505.

Se la continuazione del viaggio nella primitiva direzione è impedita da un caso fortuito, il capitano ha la facoltà o di continuare il viaggio

in un' altra direzione, o di sospenderlo per un tempo più o meno lungo, o di ritornare nel porto di partenza, secondo le circostanze e secondo le istruzioni ricevute, alle quali deve uniformarsi per quanto è possibile [a].

Nel caso di scioglimento del contratto di noleggio, egli deve regolarsi secondo le disposizioni dell' Art. 634.

Anche quì la legge richiede dal capitano che si attenga solo per quanto è possibile alle istruzioni dei partecipi nel carico, poichè egli non è sempre in grado di uniformarsi ad esse, specialmente quando le istruzioni dategli dai diversi interessati parzialmente nel carico siano fra loro contraddittorie.

Art. 506.

Il capitano, anche nei casi dell' Art. 504, è autorizzato a concludere contratti sul credito personale dei partecipi nel carico solo in base ad un mandato, che gli conferisca tale facoltà [b].

1. Il Codice ha regolata la posizione del capitano rispetto ai partecipi nel carico in conformità a quella che egli assume di fronte all' armatore. Le sue facoltà, quale legale rappresentante dei primi, non sono quindi maggiori di quelle che spettano a lui nella sua qualità di rappresentante legale dei proprietarii della nave. Ciò vale sia riguardo ai requisiti, cui è subordinata, da parte del capitano, la sua qualità di rappresentante, sia riguardo alla natura della responsabilità dei partecipi nel carico. Questi sono, al pari dell' armatore, obbligati, in virtù dei negozii conclusi dal capitano, in forza delle facoltà attribuitegli dalla legge, soltanto colla *fortune de mer*, cioè

---

[a] Valgono per questa disposizione le stesse considerazioni esposte nella nota precedente.

[b] Non abbiamo nel nostro diritto alcuna disposizione corrispondente. Del resto anche presso di noi non si vede come la natura delle mansioni affidate al capitano relativamente al carico potrebbe da parte sua giustificare la conclusione di contratti sul credito personale degli interessati nel carico senz' averne ricevuto espressamente o tacitamente l' autorizzazione.

col carico consegnato al capitano (Prot. VI, pag. 2629 e seg.). Ciò è espressamente dichiarato dall'Art. 506; infatti, se a termini di questo, il capitano non può, senza speciale mandato, assumere obbligazioni sul credito personale degli interessati nel carico, viene in tal modo non solo ad essere dichiarata una trasgressione ai doveri del capitano la conclusione dei contratti, donde derivino quelle obbligazioni, ma viene ad essere negata a tutti i negozi posti in essere dal capitano, come tale, l'efficacia di obbligare personalmente gli interessati nel carico. Se quindi il capitano, dopo la perdita della sua propria nave, fa, giusta l'Art. 634, trasportare il carico al porto di destinazione per mezzo di un'altra nave, il noleggiatore di questa, per ottenere il pagamento del nolo pattuito, non può convenire personalmente gli interessati nel carico, ma può rivolgersi solo contro il carico (1). Se il capitano agisce in base a mandato ricevuto da un interessato nel carico, questi è obbligato illimitatamente, ma egli soltanto e non le altre persone aventi eventuali interessi relativi alle merci, cui si riferì il negozio. Queste non possono essere convenute in generale in forza di quel negozio. Se quindi il mandato è conferito dal caricatore, questi soltanto è obbligato personalmente in base al contratto concluso, ma non i destinatari (Cfr. Ehrenberg, *Beschränkte Haftung*, pag. 50). Anche in tal caso è necessario che il capitano abbia concluso l'affare, riferendosi al mandato ricevuto, cioè quale mandatario dell'interessato nel carico. Un'istruzione datagli da quest'ultimo, in seguito alla quale il capitano avesse concluso il negozio, però nella qualità di condottiero della nave, non avrebbe l'efficacia di porre in essere una responsabilità personale.

2. Non si può parlare di responsabilità limitata dell'interessato nel carico, quando questi sia nello stesso tempo capitano, ed in questa qualità abbia concluso un contratto allo scopo di conservare o di trasportare a destinazione il carico. In questo caso manca infatti, come nell'ipotesi del capitano, che sia simultaneamente armatore, qualsiasi ragione di limitare

(1) Quando al noleggiatore della seconda nave siano ceduti i diritti derivanti dal primo contratto di noleggio, non si fa luogo naturalmente a tale limitazione (Vedi Ehrenberg, *Beschränkte Haftung*, pag. 52, Nota 28).

la responsabilità, e la legge non poteva mettere chi è nello stesso tempo capitano e proprietario del earico nella posizione di dissimulare, durante il tempo della conclusione del contratto, la sua qualità di proprietario del carico allo scopo di assicurarsi una condizione più vantaggiosa di fronte al suo creditore. La circostanza che, nel caso di un prestito a cambio marittimo sul carico, il Codice di Commercio (Art. 700) dispone che questo solo sia vincolato al soddisfacimento del prestito, anche quando il capitano sia il proprietario del carico, trova la sua spiegazione, quando si consideri che in questo caso la responsabilità limitata del debitore ha il suo fondamento nella natura del negozio, nello stesso modo che la medesima disposizione vale nel caso, in cui il capitano abbia contratto il prestito a cambio marittimo in seguito a speciale istruzione degli interessati. Non è fondata l' osservazione dell' EHRENBERG (*Beschränkte Haftung*, pag. 51), il quale è di contraria opinione, chè il creditore, nel caso di responsabilità illimitata del debitore, si trova in condizione più sfavorevole, perchè non gli compete il diritto di pegno e di privilegio sul carico, che dalla legge gli è attribuito nel caso di responsabilità limitata dalla legge, e che per questo motivo il capitano, che fosse contemporaneamente proprietario del carico, quando dovesse essere personalmente responsabile, difficilmente potrebbe trovare un contraente. Infatti, come io ho già rilevato nel Manuale dell' ENDEMANN (IV, pag. 103), non sono affatto i crediti, cui corrisponde la responsabilità legalmente limitata degli interessati nel carico, quelli, a tutela dei quali è concesso un tale diritto di pegno e di privilegio, ma bensì alcune determinate categorie di crediti, specialmente quelli pel nolo, pel cambio marittimo, pei contributi d' avaria comune, per spese di soccorso e di salvataggio (Art. 624, 680, 727, 753, 781) e, come risulta dal credito del nolo, non si ha riguardo alla responsabilità legalmente limitata del debitore.

3. Per le anticipazioni fatte dal capitano con mezzi propri o dell' armatore nell' interesse del carico, senza incarico dei proprietari di esso, quest' ultimi non rispondono soltanto colla *fortune de mer;* poichè l' Art. 501, che dispone il contrario in favore dell' armatore, non è stato dichiarato applicabile nel caso in esame, in cui il capitano agisce esclusivamente quale *negotiorum gestor*, e può quindi far valere i diritti pel rim-

borso, che spettano ad un *negotiorum gestor* in generale (Cfr. Prot. VI, pag. 2630) (1).

Art. 507.

Fuori dei casi dell'Art. 504 il capitano è autorizzato a prendere a cambio marittimo sul carico od a disporre di parti del carico, sia col venderle, sia col farne uso, solo quando ed in quanto ciò sia necessario per potere proseguire il viaggio [*a*].

La legge concede al capitano la facoltà di disporre soltanto di parti del carico, perchè un'alienazione o l'uso di tutto il carico non potrebbe esser fatta allo scopo solo ammesso dall' articolo, allo scopo cioè di continuare il viaggio. Infatti, quando non si abbia più il carico, non è concepibile una prosecuzione del viaggio, il quale ha per meta il luogo di destinazione di quello. Al contrario le parti del carico possono consistere tanto in frazioni dei carichi dei diversi noleggiatori, come pure nell'intiero carico di un caricatore, quando sulla nave restino merci di altri noleggiatori, nel cui interesse debba continuarsi il viaggio (2) (Prot. V, pag. 2462 e seg.).

---

(1) Il Codice di Commercio olandese (Art. 738) ritiene gli interessati nel carico illimitatamente responsabili pel rimborso di tali anticipazioni.

(2) Non occorre di attribuire un diverso modo di vedere ai giureconsulti inglesi (Vedi Maclachlan, pag. 156; Crump, n. 337).

[*a*] La facoltà pel capitano di impiegare per gli usi della nave, dopo averne accertata la necessità con processo verbale sottoscritto dai principali dell' equipaggio, le cose esistenti a bordo coll' obbligo di pagarne il valore è prevista dall'*Art. 508 Cod. Comm.* — La facoltà però in caso di necessità di prendere danaro a prestito od a cambio marittimo, di dare in pegno o di vendere le cose caricate è contemplata nel successivo *Art. 509*, a termini del quale la vendita delle cose caricate deve essere fatta all'incanto ed i proprietari della nave od il capitano che li rappresenta devono tener conto delle cose vendute secondo il valore, che hanno nel luogo ed al tempo dello scaricamento della nave. « *Il noleggiatore unico od i diversi caricatori*, dice l'ultimo Capoverso del citato articolo, *quando sono d'accordo, possono opporsi alla vendita od al pegno delle cose loro, scaricandole e pagando il nolo in proporzione del cammino percorso. Se manca il consenso di uno o più caricatori, colui che voglia usare di questa facoltà deve pagare il nolo intiero per la sua parte del carico* ».

Art. 508.

Se il bisogno deriva da un' avaria comune, alla quale il capitano possa provvedere in modi diversi, egli deve attenersi a quella linea di condotta, in conseguenza della quale i partecipi nel carico siano per risentire il minor detrimento possibile [*a*].

Come mezzi per provvedere al bisogno derivante da un'avaria comune furono alla Conferenza di Amburgo annoverati il prestito a cambio marittimo sulla nave o sul nolo, ovvero sulla nave, sul nolo e sul carico insieme, la vendita di accessorii della nave, o di provviste di bordo o di parti del carico; questa enumerazione fu però dichiarata incompleta (Prot. VIII, pag. 3817 e 3822). Dalle circostanze dei singoli casi concreti dipende il decidere quale di questi e degli altri espedienti ancora possibili sia per riuscire di minor danno. Nel valutare questo il capitano deve del resto tener conto degli interessi di tutti i partecipi. Egli deve quindi scegliere una misura gravosa specialmente per un determinato partecipe, quando essa sia meno pregiudicievole alla generalità degli interessati. In ciò non v' ha alcuna ingiustizia, imperocchè nell' avaria comune si procede poi ad un regolamento del danno fra tutti gli interessati. L'articolo del resto si limita soltanto ad indicare al capitano il modo con cui regolarsi, non uniformandosi al quale egli si rende imputabile di una *culpa;* ma dall' osservanza di esso non dipende affatto la validità del contratto concluso dal capitano, poichè i terzi non sono in grado di esaminare, se, avuto riguardo allo stato delle cose, l' affare sia l' espediente meno dannoso per gli interessati. Ciò si deduce anche dalla disposizione dell' Art. 497 Al. 2, che è dichiarata applicabile al caso dell' Art. 508 (Art. 511).

[*a*] Ciò per la stessa ragione addotta nei rapporti fra capitano ed armatore alla nota *a* in fine a Pag. 237 sicchè eguale principio anche nel silenzio della legge vale nel nostro diritto.

Art. 509.

Se non è il caso di un' avaria comune, il capitano ha facoltà di prendere a cambio marittimo sul carico, o di disporre di parti di questo, vendendole o servendosene, solo quando non possa in altro modo provvedere al bisogno, o quando la scelta di un altro mezzo avrebbe per risultato un danno sproporzionato per l'armatore.

Anche in questi casi egli può vincolare a cambio marittimo il carico solo insieme alla nave ed al nolo (Art. 681 Al. 2).

Egli deve preferire il cambio marittimo alla vendita, salvo il caso in cui il cambio marittimo sia per arrecare all'armatore un danno sproporzionato [a].

Se il bisogno verificatosi per poter proseguire il viaggio non deriva da un' avaria comune, se p. es. esso è cagionato da una riparazione necessaria della nave, il capitano, nella scelta dei mezzi per farvi fronte, non può aver riguardo all' interesse di tutti i partecipi, poichè il danno non derivante da avaria comune non è sopportato da tutti in comune: egli deve anzi in primo luogo tener conto degli interessi dei partecipi nel carico e provvedere al bisogno coi mezzi, di cui può disporre l'armatore, poichè incombe a questo di regola l'obbligo di procurare i danari necessarii per la continuazione del viaggio. Egli quindi ricorrerà ai mezzi, dai quali restino colpiti gli interessati nel carico, solo per gravissimi motivi (Prot. VIII, pag. 3821). Il secondo dei casi, in cui la legge dichiara ciò permesso, non è, come fu anche osservato alla Conferenza d'Amburgo, una esatta conseguenza di tale principio, ma si credette di doverlo ammettere per considerazioni di equità, inquantochè l'armatore è tenuto a risarcire integralmente agli interessati nel carico il danno loro derivante dalla vendita del carico, ed alla circostanza che quest' obbligo cessa,

[a] Vedi gli *Art. 508 e 509 Cod. Comm.* già sopra (Pag. 218) riportati.

quando la nave va perduta, non va dato peso a questo riguardo, perchè in tali casi il più delle volte eziandio il carico sarebbe andato perduto (Prot. VIII, pag. 3823).

Art. 510.

Il prestito a cambio marittimo sul carico, od il disporre di parti del carico, per mezzo di vendita o facendone uso, è considerato, nei casi contemplati nell'articolo precedente, come un affare di credito concluso per conto dell'armatore (Articoli 497 e 757, n. 7) [*a*].

Quest'articolo stabilisce da qual punto di vista sia agli interessati nel carico garantita l'indennità loro dovuta per le merci loro tolte, di cui siasi disposto a favore dell'armatore. Esso dispone cioè, che il relativo atto del capitano deve considerarsi come un affare di credito da questo concluso per conto dell'armatore. Questi è quindi responsabile verso gli interessati nel carico, per la restituzione del valore delle loro merci sacrificate, nello stesso modo come risponde per le operazioni di credito, divenute necessarie pella conservazione della nave e per l'esecuzione del viaggio, che fossero state fatte dal capitano. Gli interessati nel carico vanno perciò a tale riguardo annoverati fra i creditori della nave. Gli Art. 612 e 613 determinano quale valore debba in questo caso essere attribuito alle merci.

Art. 511.

Riguardo alla validità dei contratti conclusi dal capitano nei casi degli Art. 504 e 507 fino a 509 sono applicabili le disposizioni dell'Art. 497.

[*a*] L'*Art. 508 Cod. Comm.* dice appunto che delle cose esistenti a bordo impiegate per l'uso della nave deve esserne dal capitano pagato il valore e l'*Art. 509 Capov. 8 Cod. Comm.* dispone, come già si è veduto, che i proprietari della nave od il capitano, che li rappresenta, devono tener conto delle cose vendute secondo il valore, che hanno nel luogo ed al tempo dello scaricamento della nave. — Questi provvedimenti e sacrifici hanno infatti esclusivamente lo scopo di rendere possibile la prosecuzione del viaggio: devono quindi restare a carico dell'armatore, cui, in forza del concluso contratto di noleggio, incombe l'obbligo di far pervenire al luogo di destinazione le cose caricate.

Gli Art. 504 e 507-509 indicano le condizioni, subordinatamente alle quali il capitano può intraprendere atti in generale, e specialmente le operazioni qui enumerate, per conto degli interessati nel carico. Ciò è importante sotto due punti di vista. Si tratta di requisiti essenziali sì per l'ammissibilità come per la validità del negozio. Quando questi requisiti legali esistano, dall'una parte il capitano, coll'intraprendere l'atto, non contravviene all'obbligo di usare la dovuta diligenza, dall'altra gli interessati nel carico devono riconoscere l'atto come fatto per loro conto, (1) e non va fatta differenza fra i partecipi nel carico, nel cui interesse l'operazione sia in primo luogo intrapresa, e coloro che, in seguito a cessione od a girata delle polizze di carico, siano subentrati in luogo di quelli. Se un terzo fa valere un contratto concluso con lui dal capitano nella sua qualità di rappresentante degli interessati nel carico, egli deve, quando sia necessario, giustificare che sussistevano i requisiti imposti dalla legge. La dichiarazione dell'Art. 511, che anche in questo caso siano applicabili le disposizioni dell'Art. 497, significa che basta la prova che il carico si sia trovato in condizione da far ritenere necessario un provvedimento della natura di quello di cui si tratta (Cfr. Prot. VIII, pag. 3816 e seg.). Se si tratta quindi di un negozio concluso per procurarsi danaro, basta che siano dimostrati l'esistenza del fatto, in conseguenza del quale è richiesta la provvista del danaro (2), l'ammontare

---

(1) Naturalmente gli interessati nel carico devono riconoscere tali operazioni, anche quando gli armatori ne derivino azioni contro di loro. La circostanza che il capitano è simultaneamente rappresentante dell'armatore non impedisce che egli, quale rappresentante dei partecipi nel carico, assuma per conto di questi obbligazioni, che l'armatore possa far valere. Vedi *Entsch. des R. O. H. G.* XXV, pag. 10, dove è enunciato il principio: che, se il capitano, quale rappresentante degli interessati nel carico, procede in un porto di rilascio forzato alla vendita di merci, in caso di pericolo imminente di deperimento, ciò può esser fatto solo nel senso che egli nello stesso tempo riconosca e si assuma tacitamente in nome degli interessati nel carico l'obbligazione di di pagare l'intiero nolo etc.

(2) A ciò naturalmente non basta che esista il pericolo di perdita imminente, ma deve anche non essere esclusa la possibilità di scongiurare tale pericolo.

del bisogno di danaro e la circostanza che il negozio aveva per iscopo appunto tale provvista. Al contrario la validità dell'affare non dipende dall'uso effettivo del danaro, o dall'opportunità della scelta fatta dal capitano, avuto riguardo agli altri affari possibili, e neppure dalla circostanza che il capitano avesse a sua disposizione la somma necessaria, salvo il caso in cui fosse dimostrata la mala fede del terzo (1).

---

(1) In diritto inglese ed americano il capitano è indicato quale *agent of the cargo in special cases of necessity.* Egli può vendere in tutto od in parte il carico o vincolarlo a cambio marittimo subordinatamente alle stesse condizioni prescritte in diritto germanico. Però pella validità del negozio non basta che, come secondo il diritto germanico, sia accertata la necessità di concluderlo, ma deve essere dimostrata anche l'impossibilità di avere istruzioni dagli interessati nel carico, *inability to communicate with the owner and obtain his directions* (ABBOTT, pag. 310 e seg. MACLACHLAN. pag. 145 e seg. 147 e seg. 154-159, 430 CRUMP, N. 144, 387, 389; FOARD, pag. 220 e seg.; KENT, *Comment.* pag. 212 Cfr.; specialmente MACLACHLAN a pagina 155, ove dice: *By such necessity as would justify bottomry, he is authorised, when owners credit and property have failed to yield him the requisite supplies, to have recourse to the cargo and to hypothecate even the whole, or to sell a part, being the agent therein of the freighter for the purpose of giving a valid title; but beyond that, in thus appropriating the property of the freighter to the purposes of the ship, he is the agent of his owner, who must therefore indemnify the proprietor of the cargo to the full extent of the loss or liability so incurred. In the Court of Admiralty, if the necessity is proved, the title of the bondholder is unimpeachable; and the remedy of the proprietor of the cargo is against the owner of the ship at common law. Yet even in the Admiralty Court the ship and freigt form the primary fund; and if the cargo is arrested and bail given, further proceedings in regard to it should be suspended until it is known that the primary fund is deficient.*) Per decidere se vi sia stata la possibilità di comunione cogli interessati nel carico, devesi tener conto di tutte le circostanze. Non è conceduto al capitano il diritto di obbligare personalmente anche i proprietarii del carico (Cfr. FOARD, pag. 222; Vedi anche MACLACHLAN, pag. 155. *By the general maritime law, he might bind the ship and cargo to the last farthing of their entire value to ransom them from the hands of an enemy, but by our statute law, for purposes of public policy, it was enacted of all such contracts that they where illegal and void,* ma a ciò si dice alla Nota 2 *but a bill or note founded on such a transaction is not*

Art. 512.

Per gli atti e per i contratti, che il capitano è autorizzato ad intraprendere, giusta gli Art. 495, 496, 497, 499, 504, 507 fino a 509, egli non ha bisogno della procura speciale, che eventualmente fosse richiesta dalle leggi dei singoli Stati.

Art. 513.

Quanto il capitano percepisce oltre il nolo dal noleggiatore, dal caricatore o dal ricevitore del carico, a titolo di diritti di cappa o di primaggio, od altrimenti come ricompensa od indennità, sotto qualsiasi nome, egli lo deve mettere in conto all' armatore come introito [a].

1. Per diritti di cappa *(panni cappales)* si intende un supplemento di nolo, che nei primi tempi il noleggiatore pagava al capitano pei viaggi invernali, a titolo di vestiario invernale (per uua cappa, per un cappotto da inverno). Talvolta essi erano pattuiti, talvolta erano soddisfatti volontariamente. Posteriormente questo supplemento di nolo, che di regola era fissato in una percentuale del nolo, ma talora consisteva anche

---

void). In Francia, nel silenzio del *Code de Commerce*, nella teoria e nella pratica le opinioni sono molto divise nel decidere entro quali limiti il capitano possa obbligare gli interessati nel carico. Secondo l'opinione, che attualmente prevale, (LAURIN in CRESP II, pag. 194, Nota *, I, pagina 567 e seg.) il capitano avrebbe la qualità di *gérant d'affaires de l'affréteur come de l'armateur* e di *représentant des chargeurs pour tout ce qui a trait à la conservation de la marchandise ou des droits y afférents,* e perciò sarebbe applicabile l'Art. 216 *Code de Commerce,* cioè si dovrebbe concedere anche agli interessati nel carico il diritto di fare l'abbandono.

---

[a] Manca una disposizione, che corrisponda: provvedono talora i patti conclusi nel contratto di arruolamento. Veggasi del resto la giurisprudenza dei giudicati. Notiamo che al « primaggio » tedesco ed inglese corrisponde talvolta nei nostri contratti il « regalo ».

in una somma determinata (1), fu preteso dagli armatori, sicchè il Codice di Commercio non fece che legalizzare il vigente stato delle cose (PÖHLS, *Seerecht* II, pag. 417; KALTENBORN, *Seerecht* I, pag. 156; *Samml. der Erk. des lübekischen Ober Appellations Gerichts in hamb. Rechtssachen* II, n. 73, pag. 616 e seg. ULLRICH, *Samml.* I, N. 22, pag. 66; Prot. IV, pag. 1921 e seg.). Si è però introdotta la consuetudine che il capitano riceva dall' armatore una rimunerazione consistente od in una percentuale fissa del nolo lordo o netto (2), ovvero in una somma determinata, ed in questo senso si è conservata l'espressione « diritto di cappa », mentre nel significato originario essa è stata sostituita da altre denominazioni, come p. es. primaggio.

2. L' espressione « primaggio » ha in primo luogo il significato di diritti di cappa (PÖHLS, loc. cit. e tale è appunto il significato inglese ABBOT, pag. 345; MACLACHLAN, pag. 450), secondariamente però con essa e « colle altre rimunerazioni », di cui fa menzione l' articolo, devono intendersi i premii, che il noleggiatore promette di pagare in certi casi, p. es. se la nave arriverà nel porto di destinazione entro un determinato tempo, o se vi giungerà per la prima con quella specie di carico, ovvero se il capitano troverà un mercato, in cui vendere vantaggiosamente il carico, etc. Di regola anche a questo riguardo è pattuita una percentuale del nolo convenuto (1), ma talora è stabilita una somma determinata. Il giudice decide col suo prudente arbitrio (coll' appoggio, se occorre, di un parere di periti), se la condizione sia stata adempiuta; così pure egli stabilisce l' ammontare del premio, se questo non è stato determinato in alcun modo. Anche questi premi erano già anticamente stipulati più volte per conto dell' armatore, il quale li pretendeva per sè.

3. Secondo il Codice di Commercio questi premi devono essere messi in conto dell' armatore in ogni caso, anche quando essi siano stati promessi in modo espresso al capitano, senza distinguere, se il contratto di noleggio sia stato concluso da quest' ultimo o dall' armatore. La stessa regola vale pei doni,

(1) Tale era il caso, quando il noleggiatore prometteva di pagare i diritti di cappa, solo qualora fosse contento della condotta del capitano.

(2) Si trovano spesso 2 %, 2 1/2 %, 5 % ed anche 5/105.

che il noleggiatore dà al capitano dopo il compimento del viaggio spontaneamente senza previa promessa. Il motivo di tale disposizione viene fatto consistere in ciò che quanto il capitano è in grado di guadagnare colla nave nel disimpegno dei proprii doveri spetta all'armatore. Ma ciò non potrebbe impedire al capitano di tenere i doni fattigli. Il vero fondamento deve ravvisarsi in una considerazione di opportunità, avuto cioè riguardo alla circostanza che la consuetudine di dare doni al capitano assai sovente si risolve in pregiudizio dell'armatore, sia che il capitano consumi il materiale della nave più di quanto dovrebbe, sia che egli, in considerazione del dono sperato, accetti, in danno dell'armatore, proposte inferiori di nolo (Prot. IV, pag. 1922 e seg.). L'estensione del diritto dell'armatore ai regali dati al capitano senza precedente promessa contraddice al diritto comune in materia di mandato (2), e così pure, come fu rilevato anche dal Tribunale Supremo di Commercio dell'Impero (*Entsch.* IV, pag. 64), essa si scosta dalle disposizioni del precedente diritto marittimo, il quale attribuiva affatto all'armatore le rimunerazioni prima promesse al capitano (Sentenza del Trib. Supr. d'Appello di Lubecca del 21 Luglio 1845. Seuffert, *Archiv.* IX, Nr. 153).

4. Naturalmente non v'è dubbio che il capitano, quando l'armatore vi acconsenta, può tenersi quei doni (Prot. l. c. cit. e VIII, pag. 3789). Devesi osservare eziandio che i doni non cadono sotto la disposizione dell'articolo, se non in quanto abbiano il carattere di rimunerazioni; devono cioè essere promessi o dati al capitano in considerazione dei servigii da lui prestati, quale condottiero della nave; infatti poichè la disposizione ha decisamente il carattere di legge d'eccezione, avendo il suo fondamento in considerazioni di opportunità, non si può estenderne l'applicazione per analogia. Se quindi il capitano ha ricevuto dal noleggiatore (il quale forse si trovi con lui in rapporti di amicizia) un dono esclusivamente per

(1) Le percentuali sono di regola abbastanza alte; io ho trovate in molti contratti di noleggio e polizze di carico, specialmente di Amburgo e di Brema, pattuito un primaggio del 15 %.

(2) *L. 6 § 6. L. 10 § 8. § 13. L. 12 Dig. Mandati* (XVII, 1). Essa si concilia in ogni caso col Codice nazionale prussiano (§§ 62-64 *Allgemeine Landrecht* I, 13).

la sua persona, ed indipendentemente dalla diverzione della nave, egli non è tenuto a consegnarlo all' armatore. Se si ritenesse il contrario, si disconoscerebbe completamente lo scopo della legge, la quale mira solo ad impedire una collisione di interessi fra il capitano e l' armatore (1).

5. Il Tribunale Supremo di Commercio dell' Impero ha, avuto riguardo ai motivi addotti alla Conferenza di Amburgo relativamente alla disposizione dell' articolo, creduto di poter attribuire a questa il significato che, in forza di essa, il capitano sia impedito di tenere qualsiasi cosa abbia ricevuta, sia per sè personalmente, sia pei proprietarii della nave, sia per gli interessati nel carico (*Entsch.* VI, pag. 65). Ma questo principio non può però essere dedotto dall'articolo, poichè questo parla soltanto di ciò che il capitano riceve dal noleggiatore, dal caricatore o dal destinatario.

6. Riferendosi al principio indicato nel numero precedente, lo stesso Tribunale Supremo (loc. cit. pag. 63-65) dichiara il capitano tenuto a consegnare all' armatore anche un premio di esportazione, riguardo al quale gli interessati nel carico non muovano alcuna pretesa. Il principio stesso è ammesso incondizionatamente. Dalla disposizione dell' art. 513 si può frattanto dedurre quest' obbligo del capitano solo nel caso che gli interessati nel carico abbiano un diritto al premio e vi rinunziano a favore del capitano. Se un tale diritto degli interessati nel carico non era fondato, il capitano personalmente non ha mai diritto al premio, ma bensì l'armatore, poichè questi e non quegli apparisce allora quale esportatore, ed il capitano è considerato solo quale rappresentante dell' armatore, per conto del quale appunto riceve il premio. Il capitano è quindi in questo caso tenuto a fargliene la consegna in base agli art. 496, 503 Al. 5.

Art. 514.

Il capitano non può, senza il consenso dell'armatore, caricare per proprio conto alcuna merce. S' egli contravviene a questa disposizione, deve

(1) Che tale sia lo scopo dell'articolo, lo ammette anche il Tribunale Supremo di Commercio dell'Impero (*Entsch.* VI, pag. 64).

pagare all' armatore il nolo più elevato, che sia stato pattuito nel luogo e nel tempo del caricamento per viaggi e per merci di tale natura, salvo il diritto dell'armatore di pretendere il risarcimento del danno maggiore, che potesse giustificare [a].

La legge non contempla i casi, in cui, anche secondo i principii generali di diritto, il capitano commetterebbe una colpa col caricare merci proprie od altrui, cioè i casi in cui il capitano carichi merci sue proprie o di altre persone, dalle quali si faccia pagare il nolo corrispondente, oppure trasporti loro le merci, a titolo di favore gratuitamente o per un nolo troppo basso, allo scopo di sottrarre all'armatore il nolo, che gli sarebbe toccato, ma bensì il caso, in cui il capitano trasporti merci per proprio conto coll'intenzione di compensare all' armatore il nolo corrispondente, ma nello stesso tempo col proposito di commerciare o di fare altri negozii con quelle merci. La legge ha vietato ciò al capitano, perchè le speculazioni di lui non di rado si trovano in collisione con quelle dell'armatore, e con ciò sarebbe fatta a quest'ultimo una sconveniente concorrenza, ed inoltre le speculazioni del capitano potrebbero bene spesso dare origine a complicazioni doganali, da cui potrebbe derivare un danno rilevante all'armatore ed agli altri interessati nel carico (Prot. IV, pag. 1924-1928).

Inoltre, riguardo al caricamento di merci da parte del capitano, va tenuto presente eziandio il § 297 del Codice Penale dell' Impero:

Un capitano, che, ad insaputa dell' armatore, riceva a bordo merci, che mettono in pericolo la nave od il carico, inquantochè possono cagionare il sequestro o la confisca della nave o del carico, è punito con multa estensibile a 1500 marchi o col carcere estensibile a due anni.

---

[a] *Art. 527 Cod. Comm. Il capitano e le persone dell' equipaggio non possono, sotto verun pretesto, caricare sulla nave alcuna merce, per loro conto, senza la permissione dei proprietari e senza pagare il nolo, se non vi sono autorizzati dalle condizioni del loro arruolamento.*

Art. 515.

Il capitano può essere congedato dall' armatore in ogni tempo, anche quando sia stato convenuto il contrario, però senza pregiudizio dei suoi diritti al risarcimento dei danni [a].

I rapporti giuridici intercedenti fra il capitano e l'armatore hanno il loro fondamento in una locazione d' opere ed appunto, di regola, in una *locatio conductio operarum*. Donde deriva per l' armatore il diritto alle prestazioni del capitano, e per questo il diritto alla *merces* promessagli ed inoltre alle altre retribuzioni accessorie, che eventualmente fossero state pattuite. Nello stesso modo con cui ciascuno dei contraenti è obbligato, finchè sussiste il vincolo contrattuale, ad adempiere le obbligazioni, che gli incombono a termini del contratto, così esso può rinunziare ai diritti, che da questo gli derivano. L' armatore può quindi ad ogni momento rinunciare ai servigi del capitano, cioè rimuoverlo dalle sue funzioni.

Il rapporto di rappresentanza di fronte ai terzi si fonda su un mandato conferito dall' armatore al capitano. Ora, poichè il mandato può essere ad ogni istante revocato dal mandante, l' armatore può sempre togliere al capitano questo diritto di rappresentanza.

Sopra questi principii di diritto civile si fonda la disposizione dell' articolo.

Art. 516.

Quando il congedo viene dato, perchè il capitano è trovato incapace, o perchè manca ai proprii doveri, egli riceve soltanto il salario, che ha guadagnato fino al momento del congedo, compresi gli altri profitti, che fossero stati convenuti [b].

---

[a] *Art. 494 Cod. Comm. Il proprietario può congedare il capitano. — Nel caso di congedo non è dovuta indennità, se il diritto al risarcimento del danno non è stato convenuto in iscritto.*

[b] Eguale principio è implicitamente ammesso nel nostro diritto, perchè non vi può essere pel capitano diritto ad indennità, nè allo stipendio non ancora guadagnato, quando dà motivo al congedo per fatto proprio.

1. L'articolo precedente ha stabilito, come regola, il principio: l'armatore può rimuovere il capitano dalle sue funzioni, ma quest'ultimo conserva impregiudicati tutti i diritti relativi alla retribuzione, che gli competono in forza del contratto. Negli articoli seguenti questo principio è con maggior precisione determinato o modificato. L' art. 516 contempla il caso, in cui il contratto di locazione d'opera non possa essere adempiuto per colpa del capitano, il quale non presti i servigi assuntisi. Per questo caso la decisione è già data dal diritto civile. *Qui operas suas locavit*, si legge nella *L. 38 Dig. Locati (XIX, 2), totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit, quo minus operas praestet.* Il *locator operarum* non ha quindi diritto a mercede, quando non ha prestati i servigi. E da ciò ne deriva del pari la conseguenza che, se il contratto è sciolto per mancata prestazione delle opere, la *merces* è dovuta sino al momento dello scioglimento del contratto.

La mancata prestazione può derivare da incapacità del capitano, cioè da mancanza delle cognizioni e delle altre attitudini necessarie per condurre la nave (Prot. IV, pag. 1933 e seg.), o da trasgressione dei proprii doveri.

L' espressione « mancanza ai proprii doveri » non indica qualunque piccola trasgressione ad essi, ma solo le trasgressioni più gravi, che si caratterizzano come inadempimento delle obbligazioni derivanti dai rapporti contrattuali. L' *arbitrium iudicis* decide, quando tale sia il caso (Prot. IV, pag. 1934).

2. La disposizione di quest' articolo si applica, senza distinguere se il capitano sia stato arruolato a tempo determinato, od indeterminato, od a vita, o per un viaggio determinato (Prot. IV, pag. 1933-1935). Non rileva la circostanza che in quest' ultimo caso si abbia una *locatio conductio operis*.

Art. 517.

Se un capitano, che è preso a servizio per un viaggio determinato, è congedato, perchè il viaggio non può essere intrapreso o proseguito in causa di guerra, di sequestro o di blocco, ovvero per un divieto di importazione o di esportazione, od in conseguenza di un altro caso for-

tuito, che colpisca la nave od il carico, egli percepisce parimenti soltanto il salario guadagnato fino a quel momento, compresi tutti gli altri profitti, che fossero stati convenuti. La stessa regola vale pel caso, in cui un capitano, preso a servizio per un tempo indeterminato, sia congedato dopo che ha assunta l' esecuzione di un viaggio determinato.

Se il congedo è dato in questi casi durante il viaggio, il capitano ha inoltre diritto, a sua scelta, o al ritorno gratuito nel porto, ove venne preso a servizio, ovvero ad un corrispondente compenso.

Quando, giusta le disposizioni di questo Codice, vi è diritto a ritorno gratuito, in questo è compreso anche il mantenimento durante il viaggio [*a*].

1. L'articolo tratta del congedo del capitano per causa di impossibilità di eseguire il viaggio, derivante da un caso fortuito. Esso dà disposizioni in primo luogo riguardo al capitano preso a servizio per un determinato viaggio, e contempla quindi soltanto una *conductio operis*, non *operarum*, imperocchè il capitano si è assunto non solo di prestare dei servigi, ma anche di produrre un certo risultato, cioè di condurre la nave nel luogo di destinazione.

Secondo il comune diritto civile il *casus*, che impedisce l'esecuzione dell'*opus*, colpisce il *conductor operis*, inquantochè egli perde il diritto alla *merces*, ovvero, se la consegna dell' *opus* deve farsi in più riprese, perde tale diritto per la parte, di cui non è ancora effettuata la consegna (1). La disposizione del-

---

(1) *L. 36 Dig. Locati* (XIX, 2): *Quod vero (scilicet opus) ita conductum sit, ut in pedes mensurasve praestetur, eatenus conductoris periculo est, quatenus admensum non sit.*

[*a*] La nostra legge tace a questo riguardo, sicchè danno norma in proposito le pattuizioni intervenute fra le parti, o, tacendo il contratto, i principii generali di diritto, e gli usi del luogo.

l'alinea primo dell'articolo è conforme a questo principio. Il *locator operis*, l'armatore, è liberato dall'obbligazione di pagare ulteriormente la *merces* al *conductor*, cioè al capitano, dal momento in cui il compimento dell'*opus*, cioè l'esecuzione del viaggio, è impedito da un caso fortuito, che colpisca l' *opus*. Tale è il caso innanzi tutto, quando un sinistro colpisca la nave, od il carico, od ambedue, p. es. se la nave va perduta, o se il carico è bruciato; secondariamente nei casi di *vis maior*, che si caratterizzano come impedimenti di principe (da parte di potenze sovrane), cioè: se lo Stato, cui appartiene l'armatore od il proprietario del carico, è coinvolto in una guerra, in causa della quale per la nave o pel carico siavi pericolo di cattura; se è imposto un imbargo, un arresto temporaneo dallo Stato, in cui si trova la nave in questione, a tutte le navi, che vi sono nei suoi porti o nei suoi mari territoriali, ovvero a quelle aventi la nazionalità di quella, se il porto, in cui è la nave, o quello, verso il quale è diretta, è bloccato; se per le merci, che la nave ha caricate, esista un divieto di esportazione nel porto di partenza, od un divieto di importazione nel porto di destinazione. In questi casi la *vis maior* colpisce la nave od il carico, anche se essa si verifica in primo luogo nella persona dell' armatore o di un proprietario del carico. Se, per esempio, scoppia una guerra fra una potenza e lo Stato, cui appartiene il proprietario del carico, quest'ultimo acquista con ciò primieramente la qualità di suddito di una potenza guerreggiante, ed in conseguenza anche la merce diviene indirettamente merce nemica, in contrapposizione al contrabbando di guerra, riguardo al quale la merce è sottoposta a confisca immediatamente in causa della sua qualità, e senza aver riguardo al proprietario. Perciò fu anche in seconda lettura deliberato di sostituire le parole: « o in causa di un altro caso fortuito » alle parole: « o in causa di un caso fortuito, che abbia colpita la nave od il carico. » (Prot. VIII, pag. 3800).

La cosa è affatto diversa nell' ipotesi di un caso fortuito, che colpisca la persona dell'armatore, p. es. se non sia consegnato il carico convenuto nel contratto di noleggio. In questo caso non si può dire che il viaggio sia assolutamente impossibile: esso diviene anzi soltanto inutile ed inopportuno, e l'armatore vi rinunzia spontaneamente. (Prot. IV, pag. 1931 e seg. 1935 e seg.)

Del resto non si può dire che, anche nel caso di ordine di Potenza, il viaggio non è assolutamente impossibile, imperocchè ciò che urta contro il diritto, ed in conseguenza eziandio contro i principii del *ius gentium*, deve riguardarsi impossibile, come se lo fosse di fatto. Solo riguardo al blocco potrebbe sorgere la questione se esso, per produrre l'effetto indicato nell'articolo, debba essere efficace, giusta le norme del *ius gentium*, ovvero se basti che le circostanze giustifichino una condotta conforme a quella da tenersi in simile caso. Io credo che basti si verifichi quest'ultima condizione, e perciò ritengo sufficiente che il blocco sia stato regolarmente notificato. Certamente un blocco, per essere obbligatorio per gli Stati, che hanno sottoscritta la Dichiarazione di Parigi del 16 Aprile 1856, o che vi hanno aderito, deve essere effettivo, cioè deve essere attuato con una forza bastante ad impedire effettivamente l'accesso al territorio costiero del nemico. Ma da ciò dipende soltanto l'efficacia del blocco, in conformità al diritto delle genti: per qualsiasi rapporto di diritto privato questa circostanza deve essere ritenuta irrilevante, poichè sussiste il pericolo della cattura da parte delle navi nemiche della potenza bloccante. Infatti, se uno Stato dichiara bloccati determinati porti o coste di un altro Stato, esso dà con ciò a divedere che ogni nave, la quale si avvicini alla costa bloccata, sarà trattata come una nave, che effettivamente si proponga di rompere la linea di blocco. La possibilità per lo Stato in questione di condurre ad effetto tale intenzione dipende dalla sua potenza o dalla condotta dei principali Stati marittimi neutrali di fronte a quella misura. Ma appunto perciò anche la possibilità di attuare effettivamente il blocco dipende dalla forza dello Stato bloccante. Non si può quindi pretendere dall'armatore che esponga la sua nave al pericolo della cattura, facendo assegnamento sulla possibilità di ricuperarla dopo lungo tempo, in seguito ad un intervento del suo Stato o di Stati stranieri. Una pratica costante non sussiste frattanto a questo proposito. Una sentenza del Tribunale d'Appello di Marienwerder del 5 Luglio 1865 si è fondata sul punto di vista da noi qui sostenuto (Busch, *Archiv.* VI, pag. 439 e seg.); due sentenze del Tribunale di Commercio e del Consiglio dell'Ammiragliato di Danzica (26 Luglio e 6 Settembre 1864) stabiliscono, come evidente, il requisito del blocco effettivo,

affinchè si faccia luogo agli effetti attribuiti ad un blocco in diritto privato (BUSCH, *Archiv.* IV, pag. 487 e seg.)

2. Al capitano preso a servizio per un determinato viaggio è equiparato quello preposto a tempo indeterminato, quando abbia assunta l'esecuzione di un determinato viaggio, imperocchè, anche in quest'ultimo caso, si suole considerare la cosa, come se il capitano sia preso a servizio almeno per questo determinato viaggio: egli deve infatti fare per questo gli opportuni preparativi, ed in conseguenza deve poter calcolare che l'armatore lo tenga in servizio per la durata di esso (Prot. IV, pag. 1933).

3. Circa il momento, in cui si deve ritenere assunta l'esecuzione del viaggio, vedi le osservazioni all'art. 518.

4. La disposizione dell'alinea secondo è richiesta dall'equità (Prot. loc. cit.). Poichè il diritto al ritorno o ad un compenso, a sua scelta, non è subordinato ad alcuna condizione, il capitano può chiedere il compenso, anche quando nel porto, in cui è congedato, entri al servizio di altri (Motivi del progetto prussiano pag. 241).

5. Durante il ritorno l'armatore deve provvedere al capitano anche il mantenimento. Per mantenimento deve però intendersi esclusivamente il vitto, e non anche il vestiario. Ciò si deduce dalla storia della disposizione combinata collo spirito di essa. Nell'art. 436 del progetto prussiano al capitano era conceduto anche *il vitto* durante il viaggio, nel caso in cui avesse diritto al ritorno gratuito. Così pure l'art. 460 del progetto di prima lettura accorda al capitano, insieme al ritorno gratuito, anche il vitto durante il viaggio di ritorno. In seconda lettura per evitare ripetizioni fu deliberato di stabilire il principio che « in tutti i casi nell'obbligazione di provvedere al viaggio di ritorno gratuito, sia compresa insieme l'obbligazione di provvedere al mantenimento gratuito durante il viaggio stesso » (Prot. VIII, pag. 3896). Con ciò è sostituita l'espressione « mantenimento » all'altra « vitto », senza che però sia stato fatto neppure un accenno che in tal modo siasi voluta stabilire una più ampia obbligazione dell'armatore. Riguardo allo spirito della disposizione, il capitano, se un caso fortuito rende impossibile il compimento del viaggio, deve essere rimesso nello stato, in cui si trovava al principio del viaggio, cioè egli deve, senza che gliene derivi qual-

siasi spesa, essere ricondotto nel porto, in cui fu arruolato. A ciò è necessario, che durante il viaggio gli sia provveduto gratuitamente il vitto, ma non il vestiario, tanto più che questo non gli era stato del pari accordato dall'armatore durante il vero e proprio viaggio, pel quale era stato arruolato, ed egli non può pretendere di ricavare un profitto dallo scioglimento, di cui ci occupiamo, dei suoi rapporti contrattuali. (Sentenza del Tribunale Supremo di Berlino. STRIETHORST *Archiv.* LXII, pag. 245 e seg.)

Art. 518.

Se un capitano, che è preso a servizio a tempo indeterminato, è congedato per motivi diversi da quelli indicati negli Art. 516 e 517, dopo di avere assunta l'esecuzione di un determinato viaggio, egli riceve, oltre ciò che gli spetta, giusta le disposizioni dell' articolo precedente, a titolo di indennità, anche il salario per due o per quattro mesi, secondo che il congedo gli sia dato in un porto europeo od in un porto fuori d'Europa. Però in nessun caso egli riceve più di quanto avrebbe ricevuto, se avesse condotto a termine il viaggio [*a*].

1. Quest'articolo contempla il caso di congedo arbitrario del capitano da parte dell'armatore, cioè del congedo dato senza legittimi motivi. Il Codice non ha data alcuna disposizione circa le conseguenze di un tale congedo, nel caso di un capitano preso a servizio a vita, a tempo determinato, e per un viaggio determinato, e neppure nel caso di un capitano arruolato a tempo indeterminato, prima che abbia cominciato ad eseguire un determinato viaggio. Questi casi sono regolati esclusivamente dai principii di diritto civile e dalle pattuizioni del contratto di arruolamento (Prot. IV, pag. 1938; 1942 e seg.). Salvo il caso di disposizioni contrarie di quest' ultimo, l' armatore nei primi tre casi non è, quando dichiari di non voler fare più alcun

[*a*] Nulla dispone in proposito il nostro diritto.

uso dei servigi del capitano, in alcun modo liberato dalle obbligazioni, che gli incombono verso di questo a termini del contratto. Egli deve anzi adempierle completamente, dopo come prima del congedo, per tutta la durata del vincolo contrattuale, in conformità agli accordi intervenuti. Nel caso di nomina a tempo indeterminato, l'armatore potrebbe al contrario congedare ad ogni momento il capitano senza essere tenuto ad una indennità. L'articolo regola solo il caso, in cui il capitano, preso a servizio a tempo indeterminato, abbia ricevuto l'incarico di intraprendere un determinato viaggio e ne abbia incominciata l'esecuzione.

Questo caso non è infatti eguale a quello, in cui il capitano sia arruolato per un determinato viaggio, benchè ambedue i casi siano stati nel precedente articolo regolati egualmente per considerazioni d'equità, avuto riguardo all'analogia di fatto (Prot. IV, pag. 1945). Noi abbiamo anzi in questi casi forme di contratto affatto diverse; nel primo caso una *locatio conductio operarum*, nel secondo una *locatio conductio operis*. Nel primo caso l'armatore potrebbe far uso in ogni tempo del suo diritto di licenziare il capitano; questi però potrebbe pretendere non solo lo stipendio guadagnato fino al momento del congedo, ma anche il rimborso di tutte le spese ed il risarcimento di ogni danno, che gli derivi per essersi messo a disposizione dell'armatore pel viaggio progettato, quindi anche il risarcimento del guadagno, che egli possa dimostrare che gli sarebbe pervenuto da un altro contratto di arruolamento. La disposizione dell'articolo è dunque tanto nell'interesse del capitano, il quale è liberato dall'obbligo di fornire una prova, nel maggior numero dei casi oltremodo difficile, quanto nell'interesse dell'armatore, il cui diritto di licenziare il capitano sarebbe reso illusorio, quando questi potesse pretendere un'indennità assai rilevante (Prot. IV, pag. 1938).

Il diritto ad un'indennità, che compete al capitano anche quando, secondo i principii del diritto civile, nessuna pretesa potrebbe far valere contro l'armatore, è giustificato, perchè neppur egli può (giusta l'art. 521) di suo arbitrio recedere da un viaggio, una volta che lo abbia assunto (Prot. IV, pagina 1943).

2. L'esecuzione del viaggio, dalla quale dipende l'appli-

cabilità dell'articolo, comincia nel momento, in cui il capitano, al quale in un contratto a tempo indeterminato compete prima il diritto di dare la disdetta, è obbligato ad eseguire il viaggio; nel momento quindi, in cui ha ricevute istruzioni per l'esecuzione di esso, ed ha accettato l'incarico in modo espresso, od implicito, per esempio, col cominciare i preparativi e simili atti (Prot. IV, pag. 1945). In ogni altro caso l'armatore potrebbe congedare il capitano, senza aver riguardo se sia trascorso molto o poco tempo dall'ultimo viaggio, e se il capitano avesse ragione di ritenere che un nuovo viaggio sarebbe stato presto intrapreso. Mancherebbe in questo caso anche la possibilità di giustificare un diritto ad indennità da far valere contro l'armatore (Prot. VIII, pag. 3803).

3. Riguardo al concetto di porto europeo, nel senso attribuitogli nel Codice di Commercio, vedi all'art. 447.

Art. 519.

Se il salario è pattuito, non in ragione di tempo, ma in una somma complessiva per tutto il viaggio, il salario guadagnato dal capitano, nei casi degli Art. 516-518, è determinato, avuto riguardo all'intero salario, in proporzione dei servigi prestati, come pure della parte del viaggio eventualmente percorsa. Per determinare il salario per due o per quattro mesi, di cui fa menzione l'articolo 518, si tien calcolo della durata media del viaggio, compreso il tempo pel caricamento e pello scaricamento, prendendo in considerazione la qualità della nave, ed in base ad essa si calcola il salario pei due o pei quattro mesi [*a*].

1. Negli art. 516-518 è contemplato il caso regolare, che il salario del capitano sia pattuito a mese; l'art. 519 indica in qual modo debbano intendersi le disposizioni dei predetti articoli, quando lo stipendio sia convenuto in una somma complessiva pel viaggio.

[*a*] Non troviamo alcuna disposizione analoga.

2. Quanto agli art. 516 e 517, l'art 519 dispone non solo come debba calcolarsi il salario guadagnato, nel caso di salario stabilito complessivamente per un viaggio, ma decide anche la questione pregiudiziale, che poteva presentarsi relativamente a questi articoli, se, prima del compimento del viaggio, possa parlarsi in generale di salario guadagnato, quando sia stabilita una somma complessiva per tutto il viaggio, cioè pel compimento del viaggio, e la decide appunto in senso affermativo (Prot. IV, pag. 1947). Il salario guadagnato deve accertarsi ricorrendo al parere dei periti, inquantochè si tiene calcolo dei servigi già prestati e del risultato di essi in proporzione ai servigi da prestarsi pel compimento di tutto il viaggio.

3. Per accertare l'importo dell'indennità concessa al capitano nell'art. 518, e consistente in due od in quattro mesi di salario secondo i casi, devesi stabilire, per mezzo di periti, la regolare durata del viaggio in questione, avuto riguardo alla velocità di una nave della stessa natura di quella, di cui si tratta: a tale proposito è disposto in modo positivo soltanto che, nella durata del viaggio, devesi calcolare anche il tempo del caricamento e dello scaricamento.

Devesi eziandio por mente, che per salario guadagnato devesi intendere, nella prima disposizione di quest'articolo, il salario, compresi i diritti di cappa competenti al capitano e gli altri utili pattuiti (Vedi art. 516 e seg.), nella seconda disposizione il solo salario, esclusi gli altri emolumenti. (Vedi art. 518. Cfr. Prot. IV, pag. 1937-1941).

Art. 520.

Se il capitano è preso a servizio pel viaggio di andata e ritorno, od a tempo indeterminato, ed il viaggio di ritorno non finisce nel porto d'inscrizione, il capitano ha diritto al ritorno gratuito al porto, in cui è stato preso a servizio, ed alla continuazione del salario durante il viaggio, ovvero, a sua scelta, ad una corrispondente indennità [*a*].

---

[a] Il nostro codice non contempla quest'ipotesi.

Nel testo ufficiale prussiano si legge qui « a tempo determinato » invece che « a tempo indeterminato », ma ciò è manifestamente un errore di stampa (Cfr. Prot. VIII, pagina 3833).

Riguardo al ritorno vedi le spiegazioni date all' articolo 517 N. 5.

Art. 521.

Il capitano, che sia preso a servizio per tempo indeterminato, deve, non appena abbia intrapreso un viaggio, restare a servizio, finchè la nave sia ritornata nel porto di inscrizione od in un porto dello Stato, e sia eseguito lo scaricamento.

Egli può chiedere però il proprio congedo, se, dal tempo della prima partenza, siano decorsi due o tre anni, secondochè la nave, nel momento del congedo, si trovi in un porto europeo od in un porto fuori d' Europa [a]. Egli deve in tal caso lasciare all' armatore il tempo necessario per la sua sostituzione, e continuare nel frattempo il servizio: ma in ogni caso deve compiere il viaggio in corso.

Se l' armatore ha, subito dopo la domanda di congedo, ordinato il viaggio di ritorno, il capitano deve ricondurre la nave.

1. I rapporti intercedenti fra l'armatore ed il capitano sono rapporti di fiducia, nei quali ogni parte deve fare assegnamento sulla *bona fides* dell' altra. Il capitano mancherebbe a questa *bona fides*, se, essendo stato preso a servizio per tempo indeterminato, arrecasse, colla domanda di congedo in sè lecita, ma intempestiva, imbarazzi, e cagionasse forse perdite sensibili all' armatore, il quale allora sarebbe, secondo i casi,

[a] L'*Art. 525 Capov. 2 Cod. Comm.* dice invece, relativamente al marinaio, che l' arruolamento a tempo indeterminato, e per tutti i viaggi da intraprendere, non impedisce al marinaio di domandare dopo due anni il suo congedo, ove non siasi convenuto espressamente, che il servizio possa continuare per più di due anni.

costretto ad affidare il comando ad una persona, che gode la sua fiducia in grado minore. Questo è il fondamento della disposizione, che vieta al capitano di lasciare il servizio all'estero.

L'alinea secondo però, per conciliare gli interessi dell'armatore con quelli del capitano, stabilisce un'eccezione a questa regola.

2. L'obbligo imposto al capitano di continuare il servizio, anche dopo aver chiesto il congedo, finchè l'armatore non l'abbia sostituito, lo costringe non solo a tenere la nave sotto la sua custodia, e perciò nel frattempo a pazientare con lui, ma anche a dar corso ad un ordine, eventualmente già datogli, di intraprendere un nuovo viaggio (Prot. IV, pag. 2017).

3. Per « viaggio in corso » non devesi intendere naturalmente il cosidetto viaggio di arruolamento (dalla partenza dal porto d'inscrizione al ritorno in questo porto), ma solo il viaggio, pel quale la nave è noleggiata, e che è in corso di esecuzione nel momento, in cui il capitano domanda il congedo (Prot. VIII, pag. 3804).

4. Il viaggio di ritorno, di cui parla l'alinea terzo, non è necessariamente il viaggio diretto al porto d'inscrizione della nave, od anche soltanto ad un porto dello Stato, ma può avere per meta eziandio un porto prossimo a quello d'inscrizione o nella direzione di questo. Spetta al giudice il decidere, col suo prudente arbitrio, se nei singoli casi concreti un viaggio di tale natura possa essere considerato come viaggio di ritorno. (Prot. IV, pag. 2018).

5. L'articolo non dà alcuna disposizione pel caso, in cui il capitano sia preso a servizio per un viaggio od a tempo determinato. Nel primo caso il capitano, come risulta dalla natura del contratto di arruolamento, deve restare nelle sue funzioni, finchè la nave sia ritornata nel porto, donde è partita, poichè solo allora si ha per finito il viaggio di regola cioè sempre quando questo è considerato come viaggio di andata e ritorno dal porto d'inscrizione. In questo caso il capitano dovrà attendere anche lo scaricamento, se la nave ritorna con carico, chè solo collo scaricamento di essa ha fine un contratto di trasporto (Prot. IV, pag. 1949-1957). Nel secondo caso l'obbligo del capitano di tenere il comando della nave cessa colla decorrenza del tempo pattuito nel contratto. Questo principio

non urta neppure colla *bona fides*, che incombe al capitano, poichè spetta all' armatore la cura di provvedere un altro capitano alla scadenza del termine convenuto (Prot. IV, pag. 1957 e seg.)

Art. 522.

La quota di comproprietà della nave, che spettasse al capitano, in base ad una convenzione intervenuta fra lui e gli altri comproprietarii, deve, nel caso in cui il congedo non sia stato da lui chiesto spontaneamente, essere assunta, a sua richiesta, dagli altri compartecipi contro pagamento del prezzo di stima da determinarsi per mezzo di periti. Questo diritto del capitano cessa, se egli ritarda senza motivo la dichiarazione di farlo valere [*a*].

1. La disposizione di quest'articolo ha per fondamento il fatto, che non di rado sono nominati capitani soltanto i proprietarii di parti della nave. La legge, col costringere i compartecipi ad assumersi la quota del capitano congedato contro la sua volontà, pone questo in grado di ottenere nuovamente alle stesse condizioni il comando di una nave.

2. I compartecipi sono frattanto obbligati soltanto ad assumersi la parte di comproprietà, che il capitano abbia acquistata in seguito ad accordo cogli altri proprietarii, cioè quella da lui acquistata, col consenso dei compartecipi, in conseguenza della sua nomina a capitano, ovvero quella, in considerazione della quale egli fu nominato capitano (Prot. VIII, pag. 3828). Tale diritto cessa, se il capitano non manifesta entro un termine equo l'intenzione di farlo valere. Si vuole impedire in questo modo, che il capitano faccia valere il proprio diritto in un momento forse troppo sfavorevole per i partecipi (Prot. IV, pag. 1948).

[*a*] *Art. 494 Capov. 2 e 3 Cod. Comm. Se il capitano congedato è comproprietario della nave, egli può rinunciare alla comproprietà, ed esigere il rimborso del capitale corrispondente.*

Art. 523.

Qualora il capitano cada ammalato o sia ferito, dopo di avere intrapreso il viaggio, l'armatore sopporta le spese del mantenimento e della cura:

1) fino al compimento del viaggio di ritorno, se il capitano ritorna colla nave, ed il viaggio finisce nel porto d'inscrizione o nel porto, in cui egli fu preso a servizio;

2) fino al termine di sei mesi dal tempo del compimento del viaggio, se egli ritorna colla nave, ed il viaggio non finisce in uno dei porti sovra indicati;

3) fino al termine di sei mesi dalla prosecuzione del viaggio da parte della nave, se durante il viaggio egli dovesse esser lasciato a terra.

In questi due ultimi casi gli compete eziandio il diritto al ritorno gratuito (Art. 517), ovvero, a sua scelta, ad una corrispondente indennità.

Il capitano, ammalatosi o ferito dopo aver intrapreso il viaggio, percepisce il salario e gli altri profitti convenuti fino alla fine del viaggio di ritorno, se egli ritorna colla nave, e fino al giorno, in cui lascia la nave, se dovette essere lasciato a terra.

Se il capitano soffre danno nella difesa della nave, egli ha inoltre diritto ad una proporzionata ricompensa, che, in caso di bisogno, sarà determinata dal giudice [*a*].

[*a*] Le disposizioni contenute nel nostro Codice, riguardo al caso di ferite o di malattie sopravvenute durante il viaggio, si riferiscono ai marinai. Esse saranno più opportunamente menzionate in relazione al commento dell'Ordinanza per la gente di mare. Avvertiamo soltanto che l'*Art. 546 Cod. Comm.* dichiara applicabili anche al capitano o padrone, agli ufficiali e a qualunque altra persona dell'equipaggio le disposizioni riguardanti i salarii e la cura dei marinai.

Le disposizioni dell' articolo non sono applicabili, se la malattia o la ferita del capitano è derivata da sua colpa. In questo caso, già secondo i principii del diritto civile comune, competerebbe all' armatore un' eccezione contro il capitano, che pretendesse il rimborso delle spese di mantenimento e di cura (Prot. IV, pag. 2035).

Art. 524.

Se il capitano muore dopo avere assunto il servizio, l' armatore deve pagare il salario da lui guadagnato fino al giorno della morte, compresi tutti gli altri profitti convenuti; se la morte è avvenuta, dopo che il viaggio sia intrapreso, l' armatore deve sostenere anche le spese funebri.

Se il capitano è ucciso nel difendere la nave, l' armatore deve inoltre pagare una proporzionata ricompensa, che, nel caso di bisogno, sarà determinata dal giudice [*a*].

Nel caso in cui il salario sia pattuito, non in ragione di tempo, ma complessivamente per il viaggio, è ancor quì applicabile la parte prima dell' art. 519.

Art. 525 (1).

Questo articolo è stato abrogato dal § 68 dell' Ordinanza per la gente di mare, il quale ha sostituita una responsabilità personale dell' armatore a quella limitata alla nave ed al nolo stabilita dall' art. 453 [*b*].

---

(1) *La disposizione dell' art. 453 è del pari applicabile ai crediti indicati negli art. 523 e 524.*

[*a*] Vedi la nota precedente.

[*b*] La responsabilità illimitata del proprietario della nave per le obbligazioni per i salari e gli emolumenti delle persone dell' equipaggio è ammessa anche presso di noi, in base all' *Art. 491 Cod. Comm.* già riportato. Inoltre, giusta gli *Art. 678 n. 8* e *675 n. 7 Cod. Comm.*, hanno privilegio sulla nave e sul nolo i crediti per i salari, per gli emolumenti e le indennità dovute, secondo le disposizioni del Titolo III del Libro II, al capitano ed alle altre persone dell' equipaggio per l' ultimo viaggio.

Art. 526.

Anche dopo la perdita della nave, il capitano è obbligato ancora a provvedere per la relazione [a] ed a tutelare in generale, finchè sia necessario, gli interessi dell' armatore. Egli ha diritto però, anche per questo tempo, alla continuazione del salario ed al rimborso delle spese di mantenimento. L' armatore è responsabile personalmente per questo salario e per le spese di mantenimento. Inoltre il capitano conserva, però solo in conformità all' art. 453, il diritto al ritorno gratuito (Art. 517), ovvero, a sua scelta, ad una corrispondente indennità.

1. Prescindendo dal caso, in cui il capitano non sia esclusivamente preposto alla direzione di una determinata nave, come avviene p. es. nella maggior parte delle società di navigazione a vapore, la perdita della nave da lui condotta produrrebbe lo scioglimento del vincolo contrattuale, poichè, senza la nave, non si può parlare di un condottiero della nave (Prot. IV, pag. 1960 e seg.). La perdita della nave ha per effetto eziandio la cessazione, da parte del capitano, della rappresentanza dell' armatore. Quegli deve però sempre curare gli interessi, che derivano dal suo precedente rapporto di rappresentanza, finchè l' armatore non abbia provveduto altrimenti. Colla cessazione del vincolo risultante dal mandato non cessano infatti immediatamente tutte le obbligazioni del mandatario derivanti dal mandato.

Il Codice ha in modo espresso riconosciuto quest' obbligo del capitano. Questi dovrebbe, p. es. nei casi di avaria, tutelare gli interessi dell' armatore (*Entsch. des R. O. H. G.* XV, pag. 66). Io riferirei questa rappresentanza del capitano, che continua malgrado la perdita della nave, anzichè al concetto

---

[a] L'*Art. 519 Cod. Comm.*, col dire che le relazioni non verificate non sono ammesse a scarico del capitano, e non fanno prova in giudizio, eccettuato il caso, che il solo capitano siasi salvato dal naufragio nel luogo, ove ha fatta la relazione, viene implicitamente a stabilire che, anche dopo la perdita della nave, il capitano è obbligato ancora a fare la relazione, il che del resto è in modo espresso prescritto eziandio all'*Art. 516 Cod. Comm.*, ove si legge « *come pure in caso di naufragio* ».

della *negotiorum gestio*, giusta l'opinione manifestata alla Conferenza di Amburgo, a quello del mandato, nello stesso modo che alla Conferenza di Amburgo tale obbligazione del capitano fu considerata come effetto del non interrotto rapporto di servizio (Prot. VIII, pag. 3808). Per questo motivo non credo che si debba considerare il diritto del capitano all' indennità concedutagli nell' art. 526 dal punto di vista dell' *actio negotiorum gestorum contraria*, in conformità alla sentenza del 30 ottobre 1874 del Tribunale Supremo di Commercio (*Entsch.* XV, pag. 67), bensì sotto il punto di vista dell'*actio mandati contraria*.

2. Già il Codice di Commercio stabiliva la responsabilità personale dell' armatore pel credito relativo al salario ed al rimborso delle spese di mantenimento. Al contrario la responsabilità pel ritorno gratuito del capitano al porto, dove fu preso a servizio, o per la corrispondente indennità, era, giusta il Codice di Commercio, limitata alla nave ed al nolo, e solo in virtù del § 68 dell' Ordinanza per la gente di mare fu dichiarata personale.

Art. 527.

Questo codice non deroga alle disposizioni delle leggi dei singoli Stati relative ai requisiti, che deve giustificare di possedere chi vuole avere la qualità di capitano [*a*].

Alle disposizioni dei singoli Stati, mantenute in vigore dal Codice di Commercio, relative ai requisiti richiesti per avere la qualità di capitano, sono state sostituite le notificazioni del Consiglio federale del 25 Settembre 1869 e del 30 Maggio 1870 (*Bundes-Gesetz-Blatt* del 1869 pag. 660 e seg. e del 1870 pag. 314 e seg. Stabenow *Sammlung* pag. 167-209), riguardanti l'esame dei capitani marittimi e dei timonieri delle navi mercantili germaniche [*b*], e la notificazione del 21 Dicembre 1874 (*Zentralblatt* del 1875 pag. 51 e seg.; Stabenow pag. 348

[*a*] Riguardo ai requisiti per avere la qualità di capitano, vedi gli *Art. 62-65 Cod. Mar. Merc.* Vedi anche il Capo II del Tit. II del Regolamento, che disciplina gli esami per il conseguimento dei diversi gradi di capitano, ed il successivo Capo III, che tratta delle patenti dei capitani e padroni.

[*b*] Chi adempie le funzioni di timoniere è presso di noi comunemente indicato colla denominazione di *secondo*.

e seg.), relativa all'ammissione degli ufficiali in ritiro della marina imperiale a fungere, quali capitani marittimi e timonieri, sopra navi mercantili germaniche. Ciò fu fatto in base all'articolo 54 della Costituzione dell'Impero:

Il governo imperiale deve stabilire le condizioni, da cui è fatta dipendere l'autorizzazione a condurre una nave;

e del § 31 dell'Ordinanza imperiale relativa all'esercizio delle professioni.

I capitani, i timonieri, i macchinisti delle navi a vapore ed i piloti devono giustificare di possedere le necessarie cognizioni per mezzo di un certificato di idoneità rilasciato dalle competenti autorità amministrative. Il Consiglio federale dà le disposizioni circa la dimostrazione di questa idoneità. I certificati, rilasciati in base a questa dimostrazione, valgono per tutto il territorio dell'Impero, e pei piloti pelle acque navigabili indicate nel certificato. Se, riguardo ai capitani ed ai piloti per la navigazione fluviale, in seguito a convenzioni di Stati, sono date speciali disposizioni, queste vanno osservate.

TITOLO QUARTO

DELL'EQUIPAGGIO

ABROGATO E SOSTITUITO

dall' Ordinanza per la gente di mare del 27 Dicembre 1872.

CENNO GENERALE.

L'Ordinanza per la gente di mare nella sua prima sezione, nelle disposizioni introduttive, dà innanzi tutto la nozione del capitano (§ 2); essa stabilisce, che fra i componenti l'equipaggio vanno compresi anche gli ufficiali (escluso però il capitano), e che le altre persone, che prestano l' opera loro sulla nave, hanno però gli stessi diritti e doveri dell' equipaggio (§ 3); e caratterizza gli uffici per la marina (§ 4).

La sezione seconda tratta dei libretti di navigazione e dell' arruolamento. I libretti di navigazione rilasciati dall' ufficio marittimo servono a giustificare la posizione legale dei marinai; perciò la loro entrata al servizio della nave è subordinata al possesso di un tale libretto (§ 5); come pure un nuovo libretto è rilasciato solo contro presentazione del precedente, quando non sia dimostrato, in modo degno di fede, che questo sia stato perduto (§ 7). Nel libretto deve inserirsi dall' ufficio marittimo un' annotazione relativa all' inscrizione nel ruolo (§ 14) ed alla cancellazione dal ruolo (§ 20); il capitano deve a sua volta farvi un'annotazione circa il grado e la posizione di servizio del marinaio e circa la durata del servizio (§ 17 e seg.) Prescindendo dal libretto, l' entrata al servizio della nave presuppone per un suddito germanico il concorso delle seguenti condizioni: età non inferiore ai 14 anni e giustificazione dello stato dell' aspirante rimpetto alla leva, come pure,

per le persone minorenni o soggette alla patria potestà, il consenso del padre o del tutore all'assunzione del servizio (§ 5). Questo consenso, quando non sia soggetto a limitazione, una volta dato, serve per sempre, e pone il minorenne, relativamente ai rapporti di servizio, nella stessa condizione di un maggiorenne (§ 6). L'arruolamento dell'equipaggio è fra le mansioni del capitano. L'arruolamento consiste nell'inscrizione nel ruolo e nella successiva cancellazione (§§ 10, 22 e seg). L'inscrizione nel ruolo consiste nella presentazione all'ufficio marittimo del contratto d'arruolamento concluso col marinaio (§ 11). Se il marinaio è inscritto nel ruolo, in conformità al contenuto del suo libretto, egli non può essere inscritto altrove, finchè, per mezzo del libretto od in altro modo, non sia dimostrata la cessazione del precedente servizio (§ 8). La cancellazione dal ruolo consiste nella comunicazione fatta dal capitano e dall'equipaggio, che cessa dal servizio, del compimento del servizio medesimo (§ 16). L'atto d'inscrizione nel ruolo è rilasciato dall'ufficio marittimo, e costituisce il ruolo dell'equipaggio (§ 12 e seg.) In questo è annotata anche la radiazione dal ruolo (§ 20). Quando è finito il viaggio, od è trascorso il tempo, cui si riferisce l'atto d'inscrizione nel ruolo, il ruolo dell'equipaggio deve essere consegnato all'ufficio marittimo, davanti al quale è eseguita la cancellazione dal ruolo (§ 21).

La sezione terza contiene le disposizioni relative ai rapporti contrattuali del marinaio. Il contratto d'arruolamento è valido, anche quando non sia redatto per iscritto (§ 24). Se un marinaio si è arruolato due volte per uno stesso periodo di tempo, prevale il primo contratto d'arruolamento; se però ad uno dei due contratti è susseguita l'inscrizione nel ruolo, prevale questo contratto, anche se sia posteriore di data (§ 26). Il marinaio è obbligato a prestare il proprio servizio alla nave. Questa obbligazione comincia, quando non sia stato pattuito altrimenti, col momento dell'inscrizione nel ruolo (§ 28 al. 1), ed il capitano può allora costringere coattivamente, per mezzo dell'ufficio marittimo, il marinaio all'adempimento del suo dovere (§ 29).

Se il marinaio arruolato si trova impossibilitato, per un impedimento imprescindibile, ad assumere il servizio, egli deve, appena ciò gli sia possibile, giustificarsi davanti al capitano

ed all'ufficio marittimo, innanzi al quale ha avuto luogo l'inscrizione nel ruolo (§ 15). Se il marinaio ritarda l'entrata al servizio più di 24 ore, il capitano ha facoltà di recedere dal contratto di arruolamento. Naturalmente il marinaio è obbligato verso questo ultimo anche al risarcimento del danno causato dal ritardo, quando tale ritardo sia derivato da sua colpa (§ 28 al. 2). Il marinaio deve, relativamente al servizio della nave, prestare assoluta obbedienza agli ordini del capitano, ed eseguire tutti i lavori, che gli sono affidati per la nave e per il carico (§§ 30, 31, 32 al. 1). Anche nel caso di naufragio egli deve provvedere, secondo gli ordini del capitano, al salvamento delle persone, delle merci e di parti di navi, e nel caso di salvataggio deve prestare l'opera propria (§ 32 al. 2). Così pure egli deve, quando ne sia richiesto, cooperare sempre alla compilazione della relazione (§ 33). Il marinaio è obbligato, durante tutto il viaggio, compresi gli eventuali viaggi intermedii, e fino al compimento del viaggio del ritorno, a restare in servizio, salvo il caso, in cui nel contratto di arruolamento siasi convenuto altrimenti (§ 54). E dopo il compimento del viaggio il marinaio può chiedere il suo congedo solo dopo che il carico sia scaricato, la nave sia tratta alla riva ed assicurata, e dopo che sia stata redatta anche l'eventuale relazione (§ 55). Dal momento, in cui entra al servizio, il marinaio ha diritto ad essere mantenuto per conto della nave (§ 43). Relativamente alla minima misura dei cibi e delle bevande, che devono essergli corrisposti, nel caso di dubbio, dà norma il diritto locale del porto d'inscrizione (§ 45; circa il diritto del capitano di diminuire le razioni, di fare un mutamento circa la scelta dei cibi e delle bevande: § 46). Lo stesso è a dirsi riguardo alla misura ed alle norme relative all'alloggio (§ 45), al quale l'equipaggio ha del pari diritto (§ 44). Il diritto del marinaio ad avere il salario è regolato dalla convenzione; in mancanza di questa, nel caso di dubbio dagli usi vigenti nel luogo ed al tempo dell'inscrizione nel ruolo (§ 25), ovvero, se il marinaio è arruolato dopo la chiusura del ruolo dell'equipaggio, il salario è determinato dalla mercede, che dal ruolo dell'equipaggio risulta attribuita ai marinai della stessa categoria (§ 27). Il capitano può abbassare di grado il marinaio, fatta eccezione pel timoniere, e diminuire in proporzione il salario di lui, se, dopo che il viaggio è intrapreso,

venga a scoprirsi ch'egli non sia idoneo al servizio, pel quale si è arruolato (§ 34). In certi casi si fa luogo, durante il viaggio, ad un aumento del salario, cioè: 1° se il numero dei componenti l'equipaggio è diminuito durante il viaggio, senza essere nuovamente completato; allora, salvo che non sia stato pattuito il contrario, l'importo, che viene in tal modo risparmiato, deve ripartirsi fra i marinai, che rimangono (§ 40); 2° se la nave resta all'estero durante un periodo maggiore di due anni, per i marinai, che si trovano al servizio da due anni, quando il salario sia stato pattuito a tempo (§ 41). Salvo convenzioni contrarie, il marinario ha diritto al salario dal momento dell'inscrizione nel ruolo (§ 35); al pagamento di esso egli ha diritto però solo dopo il compimento del viaggio, ovvero, quando ciò si verifichi precedentemente, dopo la fine della prestazione del servizio (§ 36, al. 1; riguardo alle navi, che sono da considerarsi come perdute; § 42). In determinati casi indicati dalla legge il marinaio può frattanto chiedere, anche prima, il pagamento di acconti; egli può pretendere però anticipazioni prima d'intraprendere il viaggio e caparre, solo quando tale diritto gli sia conferito dal contratto o dall'uso locale del porto, in cui è avvenuta l'inscrizione nel ruolo (§ 37). Se il marinaio cade ammalato, od è ferito, dopo avere assunto il servizio, l'armatore (salvo il caso, in cui la malattia o la ferita sia derivata da un atto illecito, ovvero la malattia abbia carattere sifilitico: § 50) deve sopportare le spese della cura e del mantenimento, ed anche pagare il salario, ma per un periodo di tempo diverso, secondo che il marinaio non abbia ancora intrapreso il viaggio, ovvero l'abbia intrapreso e sia di ritorno colla nave (nel qual caso riguardo alle spese di mantenimento e di cura si distingue nuovamente, se il viaggio di ritorno della nave si compia in un porto germanico od in uno straniero); ovvero durante il viaggio abbia dovuto essere lasciato in terra (§§ 48 e seg.) Se il marinaio è ferito nel difendere la nave, l'armatore è tenuto inoltre a pagare un'equa ricompensa (§ 49, al. 2). Se il marinaio muore dopo aver intrapreso il servizio, sono a carico dell'armatore, prescindendo dal pagamento del salario, le spese funebri; e se il marinaio muore per la difesa della nave, l'armatore è tenuto a pagare agli eredi anche una proporzionata ricompensa (§ 51).

Colla perdita della nave cessa *ipso jure* il contratto d'ar-

ruolamento (§ 56). Il capitano può congedare il marinaio, prima della scadenza del termine stabilito nel contratto, quando concorrano certi motivi di scioglimento, riconosciuti dalla legge, derivanti dalla persona del marinaio stesso, ovvero quando un sinistro, che abbia colpita la nave od il carico, impedisca di intraprendere o di continuare il viaggio, pel quale il marinaio è stato arruolato (§ 57). Questi ha, in ognuno di tali casi, diritto al salario guadagnato (§§ 56 al. 2, 58 e 67); nel caso di scioglimento del contratto d'arruolamento, causato dalla perdita della nave o dall' impossibilità di continuare il viaggio, egli ha inoltre diritto ad essere gratuitamente ricondotto al porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di partenza, oppure, a scelta del capitano, ad un corrispondente compenso (§§ 56 al. 2, 58, 65 e seg.).

Se il marinaio arruolato per un viaggio viene congedato, prima del tempo convenuto nel contratto, per un motivo non contemplato dalla legge, egli ha diritto ad un compenso. Questo consiste, se il congedo ha luogo prima che sia intrapreso il viaggio, nelle anticipazioni e nelle caparre eventualmente ricevute o, in mancanza di ciò, nel salario di un mese; se il congedo vien dato nel corso del viaggio, l'indennità consiste nel ritorno gratuito al porto di partenza, ovvero, a scelta del capitano, in un corrispondente compenso, come pure, oltre al salario guadagnato, a quello per altri due o quattro mesi, secondo che il congedo abbia avuto luogo in un porto europeo od in uno non europeo (§ 59 e 70); però, come *maximum*, è stabilito l'importo, a cui sarebbe ammontato il salario, se il congedo fosse stato dato soltanto dopo il compimento del viaggio (§ 60). Il marinaio può chiedere il congedo: 1° quando sia imputabile al capitano una grave trasgressione dei suoi doveri a di lui riguardo; 2° quando la nave cambii bandiera; 3° quando sia decorso un determinato tempo regolato dalla legge (§ 61 e seg.; 64 e 70). In questo ultimo caso il marinaio ha diritto solo al salario guadagnato; nei due altri casi egli ha diritto a tutto ciò, che gli spetterebbe nell' ipotesi di un congedo dato per un motivo non ammesso dalla legge (§ 63). L'armatore è responsabile personalmente per i crediti del capitano e dell' equipaggio (§ 68).

La legge dà in questa sezione anche le disposizioni relative alla redazione dei certificati di morte di marinai o del

capitano, come pure indica i provvedimenti da prendersi per i beni lasciati dal defunto (§ 55 e seg.). Essa concede all' equipaggio un diritto di muovere reclamo in causa d' innavigabilità della nave o di insufficiente approvvigionamento (§ 47), e proibisce al capitano di abbandonare all' estero un marinaio senza il consenso dell' ufficio marittimo (§ 71).

La sezione quarta, la quale contiene le disposizioni disciplinari, stabilisce innanzi tutto la regola, che il marinaio è sottoposto al potere disciplinare del capitano (§ 72); e dà disposizioni circa la condotta, che deve tenersi dal marinaio (§ 73 e seg.) La legge vieta al marinaio di portare a bordo, senza il permesso del capitano, merci, come pure bibite spiritose e tabacco, che non sia destinato al suo uso personale durante il viaggio (§ 75 e seg.). Al capitano è concesso il diritto di prendere tutte le misure necessarie pel mantenimento dell' ordine e per assicurare la regolarità del servizio: egli può anche impiegare, in caso di ribellione o di ostinata disobbedienza, tutti i mezzi, che sono necessarii per ottenere che siano eseguiti i suoi comandi (§ 79; Cfr. § 78).

Nella quinta sezione la legge contiene le disposizioni penali. Sono comminate pene per determinati delitti dei marinai. Questi delitti sono: le colpe, che si riferiscono al servizio sulla nave ed alla sicurezza di questa (§§ 81-84; 86-92); la violazione delle disposizioni della legge relative ai libretti di navigazione, all' arruolamento ed alla comunicazione dei motivi di impedimento ad intraprendere il viaggio (§ 93); il reclamo infondato circa l' innavigabilità ed il deficiente approvvigionamento della nave (§ 94). Così pure la legge punisce certe colpe del capitano, cioè l'abuso del potere disciplinare (§ 96), la contravvenzione all' obbligo di provvedere all' opportuno approvvigionamento della nave (§ 97); l' abbandono del marinaio all'estero, senza il consenso dell'ufficio marittimo (§ 98); l' inosservanza degli obblighi imposti in modo speciale al capitano dall'Ordinanza per la gente di mare (§ 99). Le disposizioni penali sono applicabili anche a reati commessi fuori del territorio federale, e la prescrizione del procedimento penale comincia solo dal giorno, in cui la nave, alla quale appartiene il colpevole nel momento in cui fu commesso il reato, sia pervenuta ad un ufficio marittimo (§ 100). Nei casi, per cui è comminata una pena contravvenzionale, l' indagine ed il giu-

dizio spetta all'ufficio marittimo; il condannato può però contro questa decisione appellarsi all'autorità giudiziaria (§ 101). Nel caso di delitti commessi dal marinaio, mentre la nave si trova in mare, od all' estero, il capitano deve provvedere a stabilire lo stato delle cose ed a consegnare il colpevole alla competente autorità (§§ 102 e 103).

Delle « disposizioni generali » contenute nella sezione sesta, le seguenti hanno un interesse giuridico: Gli uffici marittimi devono cercare di comporre le controversie sorte fra capitani e marinai (§ 104). L' ufficio marittimo deve decidere nello Stato le contestazioni, che insorgono fra capitano e marinaio dopo l'inscrizione nel ruolo, circa l'intraprendere o la continuazione del servizio, sotto riserva del ricorso all' autorità giudiziaria (§ 106). Fatta eccezione pel caso, in cui si tratti di far valere i crediti derivanti dal contratto d' arruolamento, nell'ipotesi d'una vendita coattiva della nave, il marinaio non può convenire il capitano davanti un tribunale straniero; egli deve invece nei casi urgenti provocare la decisione provvisoria dell'ufficio marittimo, la decisione del quale è obbligatoria per ambe le parti, finchè la controversia non sia decisa dalla competente autorità (§ 105).

SEZIONE PRIMA

DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

§ 1.

Le disposizioni di questa legge si applicano a tutte le navi mercantili (Legge del 25 Ottobre 1867 § 1. *Gazzetta per le leggi della Confederazione* pag. 35), che possono esercitare il diritto di inalberare la bandiera imperiale.

Per navi mercantili devono intendersi, come già si rileva dal rinvio alla legge federale del 25 Ottobre 1867, quelle stesse navi, di cui tratta il Libro V del Codice di Commercio, cioè le navi destinate al commercio di navigazione marittima. (Motivi pag. 31 e seg. Cfr. § 109).

§ 2.

Capitano è, nel senso di questa legge, il condottiero della nave [a] in caso di mancanza o di impedimento di questo, colui che ne fa le veci [b].

Il paragrafo vuol significare che nella legge l'espressione « capitano », di cui vien fatta menzione in contrapposizione all' equipaggio, indica colui, al quale è affidata stabilmente, od anche solo provvisoriamente, la direzione della nave.

§ 3.

Nell' « equipaggio » (gente di bordo) sono compresi eziandio gli ufficiali di bordo, fatta eccezione pel capitano: così pure coll' espressione « marinaio » è indicato qualunque ufficiale di bordo, che non sia il capitano [c].

---

[a] L'*Art. 57 Cod. Mar. Merc.* dice che, per potere comandare una nave colla bandiera dello Stato, si richiede la patente di capitano o di padrone, ovvero occorre essere altrimenti autorizzati a termini del Codice stesso. *Art. 58 C. M. M. I capitani si dividono in due categorie: cioè capitani di lungo corso* (i quali, quando superino un esame volontario, per dar prova del perfezionamento dei loro studi e delle maggiori cognizioni acquistate, ottengono dal Ministro della Marina la qualificazione di capitani superiori di lungo corso: *Art. 65 C. M. M.*: qualifica, che spetta di diritto agli ufficiali di vascello, che abbiano cessato di appartenere alla reale marina, ed aspirino alla patente di grado nella marina mercantile: *Art. 64 C. M. M.*) *e capitani di gran cabotaggio. Vi è una sola categoria di padroni.* L'*Art. 59 C. M. M.* determina i limiti assegnati al comando rispettivamente per ciascuna di queste categorie, e l'*Art. 60 C. M. M.* autorizza a comandare bastimenti, di una portata non maggiore di cinquanta tonnellate per il piccolo traffico della costa, i marinai nazionali, che giustifichino di avere i requisiti ivi stabiliti. Nell' *Art. 62 C. M. M.* sono indicate le condizioni richieste per conseguire le patenti di capitano o padrone (Vedi nota all' Art. 478). Il Capo II del Titolo II del Regolamento contiene, come fu accennato nella nota precedente, le norme relative agli esami per il conseguimento dei gradi di capitano superiore, di lungo corso, di gran cabotaggio e di padrone, ed il Capo III dello stesso titolo si riferisce alle patenti dei capitani e padroni ed al rilascio di esse.

[b] Il Paragrafo, che annotiamo, attribuisce la qualificazione di capitano anche a chi ne fa le veci, in caso di mancanza o di impedimento del capitano. A questo riguardo giova ricordare che, giusta l'*Art. 108 C. M. M.*, mancando per qualsiasi causa il capitano o padrone, il comando della nave spetta di diritto al secondo, ed in difetto agli altri ufficiali di marineria di bordo, secondo il loro grado, e poi al nostromo, fino al primo luogo di approdo.

[c] Fra le denominazioni, usate nel nostro diritto per indicare le persone addette al servizio marittimo, la più generica è quella di *gente di mare*, la quale, a termini dell' *Art. 17 C. M. M.*, comprende tutti coloro che, per la natura della

Le persone che, senza appartenere all'equipaggio, prestano servizio a bordo, come macchinisti, inservienti od in altra qualità, hanno gli stessi diritti e doveri, che in questa legge sono stabiliti riguardo all' equipaggio [a]. Non si fa alcuna differenza, se esse siano state assunte al servizio dal capitano o dall' armatore.

1. Questo paragrafo è tolto dal Codice di Commercio, e precisamente l' alinea primo è la riproduzione quasi letterale dell' art. 528, e l' alinea secondo è conforme all' art. 554 (1), però con una essenziale modificazione, inquantochè è stata tolta l' eccezione ammessa in questo articolo.

L' equipaggio è il complesso delle persone, che si trovano a bordo della nave, ed addette al servizio di questa: esso consta degli ufficiali e dei marinai nel senso più lato di questa parola.

---

(1) *Le persone che, senza appartenere all' equipaggio, prestano servizio a bordo, come macchinisti, inservienti od in altra qualità, hanno, salvochè con contratto non siasi pattuito altrimenti, gli stessi diritti e doveri, che in questo titolo sono stabiliti riguardo all' equipaggio.*

Non si fa alcuna differenza, se esse siano state assunte dal capitano o dall' armatore.

---

professione marittima, sono soggetti alle discipline ad essi specialmente imposte dal Codice per la Marina Mercantile. L'*Art. 18* di questo Codice suddivide la gente di mare in due categorie, la prima delle quali, quella cioè delle persone addette alla navigazione, comprende *a*) i capitani e padroni; *b*) i marinai e mozzi; *c*) i macchinisti, fuochisti ed altri individui impiegati con qualunque denominazione al servizio delle macchine a vapore sulle navi addette alla navigazione marittima: *d*) i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero; la seconda, quella cioè delle persone addette alle arti ed industrie marittime, comprende: *a*) i costruttori navali; *b*) i maestri d' ascia e calafati; *c*) i piloti pratici locali; *d*) i barcaioli, i pescatori del litorale e gli uomini di rinforzo sulle navi da pesca in alto mare od all' estero. Riguardo poi all' altra espressione « *equipaggio* » l'*Art. 521 Cod. Comm.* dichiara che questo è composto dal capitano o padrone (mentre l' Ordinanza germanica considera il capitano come personalità distinta), dagli ufficiali, dai marinai, dai mozzi e dagli operai indicati nel ruolo dell' equipaggio ed inoltre dai macchinisti, dai fuochisti e da tutte le altre persone impiegate, con qualunque denominazione, al servizio delle macchine nelle navi a vapore.

[*a*] L'*Art. 521 Cod. Comm.*, citato nella nota precedente, comprende in modo espresso anche i macchinisti etc. fra i componenti l' equipaggio, sicchè una consimile disposizione non avrebbe avuto alcun significato.

2. La legge non ha enumerate le categorie di marinai, che devono annoverarsi fra gli ufficiali. Ciò si deve considerare qui decisamente come una lacuna, avuto riguardo all'importante diritto, che il § 47 concede agli ufficiali di bordo. Devesi ritenere tale chiunque eserciti un comando sulla nave [a]. Secondo la pratica della classe marinaresca sono indubbiamente da comprendersi nella categoria degli ufficiali sulle navi a vela i timonieri, e su quelle a vapore, oltre questi ultimi, anche gli ingegneri ed i macchinisti. Il nostromo, di regola, non può riguardarsi come ufficiale, salvo il caso in cui adempia le funzioni di un timoniere, il che avviene sempre di certo nelle piccole navi, le quali hanno un timoniere soltanto nei viaggi transatlantici. Sulle navi da guerra invero il nostromo, e così pure i timonieri ed i macchinisti, sono compresi fra gli ufficiali di bordo (con grado di sergente) (1).

(1) Secondo il Tecklenborg *(Handlexicon für Rheder, Versicherer und Schiffskapitäne* Brema 1863, pag. 405 e seg.) sarebbero da annoverarsi fra gli ufficiali il nostromo in ogni caso, ed inoltre il carpentiere, il cuoco e talvolta anche il veliere.

Secondo le informazioni da me assunte nei circoli marittimi, ciò non deve ritenersi esatto.

[a] Questa lacuna non esiste presso di noi in virtù dell'*Art. 66 C. M. M.*, che è del seguente tenore: *Nella composizione degli equipaggi delle navi sono considerati ufficiali di bordo sotto la dipendenza del capitano: 1. il capitano in secondo; 2. lo scrivano; 3. il medico-chirurgo di bordo; 4. il macchinista in primo sui piroscafi; 5. il macchinista in secondo. Sono considerati sott' ufficiali, sotto la dipendenza del capitano e degli ufficiali di bordo: 1. il nostromo, o nostromi, i quali fanno eseguire le manovre e vigilano sull' attrezzatura della nave; 2. il piloto pratico per tutto il tempo che gli è affidata la direzione della nave; 3. il maestro d' ascia per gli effetti soltanto dell' abbandono della nave.* — L'*Art. 69 Cod. M. M.*, combinato coll'*Art. 6* della *Legge 11 Aprile 1886*, stabilisce a chi debba essere affidata la direzione delle macchine sui piroscafi addetti alla navigazione lungo le coste occidentali ed insulari del Regno, la costa di Francia nel Mediterraneo, le isole di Corsica, Malta e Corfù, la costa di Tunisi e le coste dalmate ed istriane e sui piroscafi destinati a viaggi oltre quei limiti, tenendo conto eziandio della forza delle macchine, come pure sui piroscafi addetti esclusivamente al traffico lungo le coste nei limiti tracciati dal regolamento e sui piroscafi rimorchiatori. Giusta l'*Art. 7* della citata legge (che ha sostituito l'*Art. 70 C. M. M.*), le navi devono essere comandate da un capitano o da un padrone o da un marinaio autorizzato al comando; inoltre sulle navi, che imprendono viaggi di gran cabotaggio, e sui piroscafi, che fanno il trasporto dei passeggieri nel Mediterraneo, deve trovarsi un secondo avente almeno il grado di scrivano; sulle navi, che imprendono viaggi di lungo corso, il secondo deve avere il grado di capitano: di più pei piroscafi, che fanno il trasporto dei passeggieri fuori del Mediterraneo, oltre il

Il timoniere è l'aiutante del capitano, colui che secondo i momenti deve concorrere con questo al comando della nave, pur attenendosi sempre ai comandi di lui. A bordo delle grosse navi ve ne sono due (primo e secondo timoniere), sui grandissimi piroscafi ve ne hanno persino quattro, i quali sono allora designati come il primo, il secondo, il terzo, il quarto ufficiale. Il primo ingegnere ha sulle navi a vapore potere disciplinare sulle persone addette alle macchine (Vedi sopra all' art. 495); deve cedere esso però di fronte ai comandi del capitano, quando ciò sia richiesto dalla sicurezza della nave.

3. Nella classe dei marinai, prendendo la parola nel suo senso più lato, vanno distinti il nostromo, il carpentiere, il cuoco, il veliere, i veri e proprii marinai, o marinai provetti, i marinai semplici (1), i mozzi e fra questi ultimi anche uno speciale sotto cuoco ed il servitore di camera. Fra questi spettano al nostromo specialmente la sorveglianza degli attrezzi e la manovra delle vele della nave, come pure il caricamento e lo scaricamento del carico. Egli deve inoltre, sopra le navi più piccole, che hanno un solo timoniere, adempiere, quando occorra, le mansioni del timoniere. In luogo del nostromo o del timoniere, si trova, sopra le navi piccolissime, che hanno solo tre o quattro uomini di equipaggio, un caporale (*Bestmann*) [a], il quale presta nello stesso tempo servizio come marinaio. Il carpentiere deve, quando sia ne-

(1) In alcuni porti sono distinti anche marinai apprendisti (*Jungmänner*) e mezzi marinai (*Halbmänner*), e appunto come graduazione dei marinai semplici. Il rapporto esistente fra apprendisti e mezzi marinai non è stabilito in modo preciso. Ma di regola l' apprendista ha un grado più elevato del mezzo marinaio.

secondo con grado di capitano, è prescritto un terzo avente almeno il grado di scrivano. L'*Art. 67 C. M. M.* indica le condizioni richieste per ottenere la qualificazione di scrivano (vedi anche Capi II e III Tit. II del regolamento riguardo all'esame ed ai certificati di idoneità). Il grado di sottoscrivano fu tolto dalla Legge 11 Aprile 1886 (*Art. 4*), che all'*Art. 5* abrogò l'*Art. 68 C. M. M.*, e disapplicò quindi implicitamente il Capo IV Tit. II del regolamento.

[a] Non troviamo una espressione, che corrisponda esattamente all' appellativo, che si legge nel testo. Usiamo la voce *caporale* per indicare un marinaio, che, per avere dimostrata maggiore capacità, abbia un grado maggiore dei compagni e disimpegni mansioni più importanti.

cessario, eseguire piccole riparazioni alla nave. Il cuoco è nelle navi a vela il più delle volte anche dispensiere nello stesso tempo; il veliere deve regolare la manovra delle vele. Queste tre persone devono però prestare anche servizio da marinai. La differenza fra le diverse classi di marinai si estrinseca eziandio nella diversa misura del salario, al quale riguardo serve principalmente di base la sopra indicata graduazione, benchè non manchino anomalie: p. es. il cuoco talvolta riceve un salario più elevato del carpentiere. I mozzi mirano ad apprendere il servizio di bordo: essi sono inoltre addetti al servizio del capitano, e prestano eziandio la loro opera come aiutanti del cuoco.

Naturalmente non sopra ogni nave si trovano queste diverse categorie: ben di frequente mancano il nostromo ed il veliere, il carpentiere più di rado, il cuoco (1) mai.

4. Fra le altre persone, a titolo diverso addette alla nave, le quali si trovano specialmente sui più grandi piroscafi, vanno menzionati specialmente i medici, il commissario, il dispensiere, che hanno grado equivalente a quello degli ufficiali, ed il personale delle macchine: ingegnere, macchinisti, assistenti macchinisti (2), fuochisti, carbonari (per maneggiare il carbone) inservienti, cuochi: questi ultimi, sui grandi piroscafi addetti al trasporto di passeggieri, non figurano fra i marinai.

L'essere state queste pareggiate all'equipaggio, per quanto si riferisce ai diritti ed ai doveri, senza ammettere, a differenza del Codice di Commercio (Art 554), la possibilità di contraria convenzione, ha importanza specialmente riguardo al § 30, inquantochè ormai anche queste persone non possono rifiutarsi a fare tutti i lavori, che il capitano creda opportuno di affidar loro nell'interesse della nave e del carico.

---

(1) Al contrario, a bordo delle navi piccolissime, avviene che non un marinaio effettivo, ma invece un assistente od anche un mozzo, fa le veci del cuoco.

(2) Circa la qualifica dei macchinisti sono ora del pari stato date disposizioni per mezzo di leggi imperiali: Legge dell'Impero dell'11 Giugno 1878 relativa all'esercizio della professione di macchinisti a bordo di piroscafi *(Reichs-Gesetz-Blatt* del 1878 pag. 109); Notificazione del Consiglio federale del 30 Giugno 1879 riguardante gli esami dei macchinisti addetti ai piroscafi *(Zentralblatt* del 1879 pag. 427 e seg.).

5. È stata più volte esaminata la questione, se il pilota debba considerarsi come faciente parte dell'equipaggio, od almeno della gente di bordo in generale [a]. La risoluzione di essa ha grande importanza, inquantochè conduce a decidere l'altra questione, se l'armatore risponda del danno causato da una colpa del pilota. L'art. 418 del progetto prussiano, il quale stabiliva il principio, che, appena il pilota si trova a bordo, passa a lui la direzione della nave, aveva liberato il capitano pel periodo di tempo, durante il quale il pilota dirige la nave, da ogni responsabilità derivante dalla direzione della nave. Quest' articolo fu però tolto dalla Conferenza d'Amburgo in prima lettura (Prot. IV, pag. 1781-1786). A tale proposito fu del pari in prima lettura fatta la proposta di non tenere nè il capitano, nè l'armatore responsabile del danno derivante per colpa di un pilota nominato dall'autorità, cui il capitano fosse obbligato a rivolgersi, sia in forza di una vigente disposizione, sia per previdenza (Prot. IV, pag. 2027), ma essa però non fu approvata dalla Commissione (pag. 2031-2033). Al contrario fu accolto sotto forma modificata, e specialmente limitandolo al caso del pilota obbligatorio, il principio, parimente contenuto nel progetto prussiano nella parte relativa agli urti delle navi (Art. 593), che il capitano e l'armatore siano esenti da responsabilità, se la direzione della nave sia stata affidata ad un pilota, ed il capitano abbia da parte sua soddisfatti gli obblighi, che gli incombono (Prot. VI, pag. 2791-2793). In occasione di queste discussioni i membri della Commissione manifestarono le loro opinioni circa la posizione giuridica del pilota, specialmente nei suoi rapporti verso l'armatore. A tale riguardo risultarono particolarmente due opinioni: Gli uni affermavano che il pilota è il rappresentante del capitano, se da questo gli è affidata la direzione della nave, e che non rileva, sia egli stato chiamato a bordo in forza di una disposizione dello Stato o per previdenza (Prot. VI, pag. 2791. Cfr. IV, pag. 2032). Gli altri invece ammettevano ciò solo riguardo al pilota assunto in conseguenza di una disposizione dell' autorità (VI, pag. 2792), inquantochè affermavano che, se il capitano prende a bordo un pilota senza esservi costretto,

[a] Tale questione è decisa dall'*Art. 66 Cod. Mar. Merc.* sovra riportato, che lo annovera fra i sotto ufficiali soggetti al capitano ed agli ufficiali di bordo.

egli conserva la direzione della nave, quale condottiero responsabile, ed il pilota è solo un consigliere liberamente scelto (IV, pag. 1784). Non si può con sicurezza rilevare, se debba intendersi, nel senso di questa seconda spiegazione, l'opinione ulteriormente manifestata, che il pilota sia una personalità marittima sufficientemente determinata, della quale non sia da temersi che si identifichi senz'altro col capitano (IV, pag. 2032).

La decisione della questione, se il pilota sia il rappresentante del capitano, non si può, a mio avviso, farla dipendere dalla circostanza, se il capitano sia obbligato a prendere un pilota, ma invece dipende dal fatto, se il capitano abbia affidato il comando al pilota. Questi devesi considerare come capitano (naturalmente solo nei riguardi nautici, ma non anche quale mandatario per legge dell'armatore) nello stesso modo come il capitano, che il capitano ha, giusta l'art. 483 Cod. Comm., il diritto ed il dovere di sostituire. (Così anche il KUHNS nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XII, pag. 425). Si può appunto fare a questo proposito rinvio al sopra citato articolo. Questo obbliga il capitano a sostituirne un altro, quando per qualsiasi causa sia impedito di condurre la nave e non sia in grado di chiedere istruzioni all'armatore. Un tale impedimento può derivare anche dalla natura speciale delle acque, e quantunque l'articolo parli solo della sostituzione di un altro capitano, si può, senza esitare, ritener per tale anche il condottiero assunto al servizio solo per breve tempo, durante la navigazione per una determinata rotta (Cfr. Ordinanza per la gente di mare § 2). Da ciò deriva il diritto del capitano (anche prescindendo dai casi in cui il pilota è obbligatorio) di affidare al pilota il comando, ogniqualvolta un regolare capitano non si sarebbe arrischiato, tenuto conto delle circostanze, a dirigere personalmente la nave, e ciò sarebbe da ritenersi anche quando, di regola, siano presi a bordo i piloti, e non rileverebbe che in alcuni casi capitani molto pratici delle acque non s'inducano a prendere un pilota. Tale è anche decisamente la pratica marinaresca, la quale risulta da una lunga serie di decisioni dei tribunali maritttimi (*Entsch. der Seeämter* I, pag. 123, 393; II, pag. 452 e seg.). Se però il pilota, che tiene il comando, deve considerarsi come condottiero della nave, egli fa parte eziandio dell'e-

quipaggio (1). Nella sua qualità di pilota al contrario egli non deve ritenersi come faciente parte di questo. Egli non può essere ascritto all'equipaggio, come ufficiale con temporanee funzioni, giusta l'opinione del PÖHLS, *Seerecht* I, pag. 248 e del WAGNER *Beyträge zum Seerecht* pag. 66. (Vedi anche la sentenza del Tribunale Supremo di Lubecca del 25 Aprile 1868, KIERULFF'S *Sammlung* IV, pag. 305 e seg. WAGNER, *Beyträge zum Seerecht* pag. 66), e neppure come persona ad altro titolo addetta alla nave (Cfr. LAMPRECHT (2) nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XXI, pag. 92 e seg.). Il pilota, il quale è preso a bordo solo durante la traversata di un determinato canale, e quindi soltanto provvisoriamente, non può essere designato come persona addetta alla nave, nello stesso modo che non può esserlo un perito, il quale sia salito a bordo, a modo di esempio, per valutare una avaria, od un operaio, che vi sia salito per fare una riparazione. Nè può rilevare la circostanza, che nell'un caso la nave si trova in corso di navigazione, nell'altro invece si trova in un porto. Il pilota non può essere riguardato come ufficiale di bordo, perchè questi esercita il

---

(1) Io ho nella prima edizione combattuta quest' opinione, perchè nell'art. 740 Cod. Com. il pilota è appunto contrapposto all'equipaggio; ma, come ho già spiegato nel Manuale dell' ENDEMANN IV, pag. 118, nota 6, da ciò, come pure dalla menzione simultanea fatta nell' art. 487 del pilota e dell'equipaggio (alla quale circostanza l' EHRENBERG (*Beschränkte Haftung* pag. 222, attribuisce importanza decisiva), non si può trarre una conclusione, per decidere quale condizione giuridica il Codice di Commercio abbia voluto assegnare al pilota, poichè la Conferenza d' Amburgo ha deliberatamente evitato di pronunciarsi in proposito (Prot. VI pag. 1781 e seg.). Riguardo all' art. 487 devesi eziandio rilevare che solo il pilota, che tiene il comando, quale condottiero della nave, fa parte dell' equipaggio, ma non il pilota in ogni caso.

(2) Questi però, benchè annoveri il pilota fra i componenti l' equipaggio, ritiene possibile una liberazione dell' armatore dalla responsabilità, anche allorquando la legge non imponga di prendere il pilota, ma le circostanze e la previdenza consiglino di prenderlo (Loc. cit. pag. 92 e seg.) L'EHRENBERG (*Beschränkte Haftung* pag. 222 e seg.) in nessun caso pone il pilota, assunto volontariamente, fra le persone dell'equipaggio, e dice che l' armatore non è responsabile delle colpe di questo, come non lo è di quelle del pilota obbligatorio.

comando sotto gli ordini del capitano. E neppure egli può essere ascritto alle persone impiegate a bordo della nave, ma non appartenenti all'equipaggio, perchè altrimenti sarebbe obbligato ad obbedire ai comandi del capitano. In conformità a ciò il pilota, che non tiene il comando, non si trova in alcun rapporto diretto rispetto all'armatore, poichè egli apparisce esclusivamente come il consigliere del capitano. L'osservanza di un cattivo consiglio del pilota, che costituisca per questo una *culpa*, non deve considerarsi senz'altro come *culpa* del capitano, ma solo allora può parlarsi di una colpa del capitano, di cui evidentemente debba rispondere l'armatore, quando sia una colpa pel capitano l'aver seguito il cattivo consiglio del pilota, cioè, se il capitano, coll'usare la diligenza di un regolato capitano, e nella sua qualità di persona pratica, avrebbe dovuto accorgersi che il consiglio del pilota era da respingersi. Così pure sarebbe colpa pel capitano l'aver assunto un pilota manifestamente incapace.

Caratteristico è il rapporto intercedente fra il pilota obbligatorio e l'armatore. Si ha il pilota obbligatorio, laddove la legge obbliga il capitano a rivolgersi ad un pilota (*Entsch. des R. O. H. G.* XI, pag. 332) [a]. Il capitano deve lasciargli il comando. Ciò prescrivono quasi assolutamente in modo espresso le Ordinanze dei porti e le altre disposizioni, che impongono l'obbligo del pilota. (Vedi p. es. l'Ordinanza pel porto di Pillau del 14 Marzo 1822 (MAHNKE, *Die Seeschiffahrt Preussens* Stettino 1855 pag. 251 e seg.) § 4; l'Ordinanza pel porto di Danzica e pella sua rada del 30 Gennaio 1821 (MAHNKE pag. 220 e seg.) § 5; l'Ordinanza di polizia pei porti e per le acque intermedie di Stettino e di Swinemünde del 22 Agosto 1833 (*Gesetz-Sammlung* pagina 88) §§ 21, 3, combinati colla Ordinanza di polizia del 28 Marzo 1879; l'Ordinanza pel porto di Stralsunda del 4 Maggio 1842 (MAHNKE pag. 264 e seg.) N. 4; l'Ordinanza pel porto di Rostock dell'11 Marzo 1853; Cfr. anche *Entsch. des R. O. H. G.* XV, pag. 230:

[a] L'*Art. 504 Capov. Cod. Comm.* obbliga il capitano (sotto pena del risarcimento dei danni verso gli interessati nella nave o nel carico, *Art. 505 Cod. Comm.*) a valersi di un pilota pratico a spese della nave, dovunque ciò sia dichiarato obbligatorio dal Governo nel Regno, o prescritto dai regolamenti o dagli usi locali all' estero.

Entsch. der Seeämter I, pag. 39 e 393 (1), IV, pag. 378 e seg.) Quest' obbligo del capitano si può spiegare solo col ritenere che il pilota obbligatorio abbia una qualità ufficiale, che egli sia in certo qual modo un organo della polizia di Stato per la sicurezza sul mare. Poichè in tal caso non è in potere del capitano il rifiutare l' opera di un pilota in generale, ovvero lo scegliere esso stesso, dopo diligenti informazioni, la persona idonea, od almeno il non affidare il comando ad un pilota, che non gli inspiri piena fiducia, l' armatore non può essere tenuto responsabile delle colpe di un tale pilota, perchè il prendere a bordo quel determinato pilota, e con ciò il danno da lui cagionato, assume il carattere di un caso di forza maggiore (Cfr. Prot. IV, pag. 1784, VI, pag. 2921). Questo principio è espresso dal Codice di Commercio (Art. 740) solo pel caso di una collisione di navi; esso vale però parimente per ogni altro danno derivante da colpa del pilota. (In questo senso si pronuncia anche il VOIGT nella *Zeitschrift für Handelsrecht* del GOLDSCHMIDT XXVIII, pag. 345). Parecchie disposizioni, relative all' esercizio della professione di pilota, accordano esplicitamente al capitano la facoltà di non affidare il comando ad un pilota, che sia ubbriaco, o di toglierlo a quello, che dia disposizioni manifestamente irragionevoli, che pongano in pericolo la nave, ovvero dimostrino l' incapacità di lui a dirigere la nave (Vedi le citate ordinanze), ma ciò non contraddice colla qualità ufficiale di lui maggiormente che coll' obbligo del capitano, impostogli per legge, di affidare il comando al pilota obbligatorio (2).

---

(1) In questo passo (Decisione dell' autorità marittima di Rostock del 6 Marzo 1879) si legge: « Quasi tutte le ordinanze pei porti hanno adottato il principio: Appena a bordo il pilota, egli assume il comando; spetta a lui lo stabilire quale vela debba inalberarsi, e quale rotta debba seguirsi ».

(2) Il Tribunale dell' Impero si limita (*Entsch. Civ. Samml.* VII, pag. 25) ad enunciare in proposto il principio, che il pilota obbligatorio non può, giusta l'art. 740 Cod. Comm., essere calcolato fra i componenti l'equipaggio. — La giurisprudenza francese attribuisce al pilota una condizione giuridica diversa da quella attribuitagli nel diritto germanico. L'armatore è responsabile per ogni danno derivante da colpa del pilota, anche nel caso, in cui si tratti di un pilota obbligatorio. Il DE COURCY II, pag. 105 caratte-

§ 4.

Uffici marittimi sono, entro il territorio federale, gli uffici di arruolamento dei singoli Stati confederati, ed all'estero i consolati dell' Impero germanico.

L' ordinamento degli uffici d' arruolamento entro il territorio federale compete ai governi dei singoli Stati, in conformità alle leggi nazionali.

---

rizza nel modo seguente la condizione del piloto: *Le pilote devient-il maître de la manoeuvre? Dessaissit-il le capitaine du commandement, en le déchargeant de la résponsabilité? La jurisprudence française pense le contraire. Le pilote n'est qu'un conseil, un indicateur. Il n'est pas une autorité. Il vient dire au capitaine: Là sont les écueils cachés, les bas-fonds, les bancs de sable mobiles; ici est le chenal, la mer a telle profondeur, les courants ont telle direction et telle puissance; à vous, qui connaissez le tirant d'eau de votre navire, ses facultés d'évolution, la force de votre machine, à vous de commander en conséquence des indications précises, que vous apporte ma pratique des côtes, comme vous commandez, en consultant des cartes, là où il n'y a pas de pilotes. Je ne suis qu'une carte marine parlante, qui se réctifie au jour le jour.* Il Caumont (pag. 79 e seg. N. 191), il Bedarride (I, N. 281, II, N. 898) il Laurin (il quale chiama il piloto *aide et préposé*) in Cresp I, pag. 587 e seg. Cfr. pag. 621) il Desjardins (II, pag. 59 e seg.) Ruben de Couder (V pag. 545 e seg. N. 80 e gli autori ivi citati) dimostrano come quest' ordine di idee sia accolto nella teoria e nella pratica. Questo principio fu eziandio convertito in legge nel *Code de Commerce* belga II (del 1879) Art. 228 al. 2 e 3: *Si l'abordage a été causé par une faute, tous les dommages sont supportés par le navire, à bord du quel la faute a été commise. La présence de pilotes ne fait pas obstacle à la résponsabilité établie par le paragraphe précédent.* Al contrario il diritto inglese è conforme al sistema germanico indicato nel testo. Il *Merchant Shipping Act* del 1854 *sect.* 388 dispone infatti: *No owner or master of any ship shall be answerable to any person whatever for any loss or damage occasioned by the fault or incapacity of any qualified pilot acting in charge of such ship, within any district where the employment of such pilot is compulsory by law.*

La gestione di essi è subordìnata alla sorveglianza superiore dell' Impero [a].

Gli uffici di arruolamento, entro il territorio dell'Impero, o sono speciali uffici aventi questa denominazione (*Musterungsbehörde*), come nella maggior parte dei porti prussiani, o quella di uffici marittimi (*Seemansamt*), come in Oldenburgo e nelle città anseatiche, dove il capo dell' ufficio assume il titolo di ufficiale di porto (*Wasserschout* o *Schout*), ovvero le funzioni di tali uffici sono affidate ad un' altra autorità amministrativa, come nella pluralità dei porti dell'Annover e dello Schleswig-Holstein (al magistrato in Stade, all' ufficio del borgomastro p. es. in Glückstadt, Itzehoe, al commissario p. es. in Jork, Friburgo, alla commissione dei porti e dei ponti nello Schleswig, al capitano di porto in Holtenau, all' amministrazione del littorale p. es. in Augustenburgo, in Tondern, al capo del distretto parrocchiale, p. es. in Lunden, Wesselburen, al commissario di polizia in Schönberg, in Holstein, ad altre autorità (*Gutsinspektorat*) p. es. in Kollmar, (*Koogs-Inspektorat*) in Niebüll) e nei porti del Mecklenburgo al *Gewett* in Rostock, ai capitani anziani a Wismar, all'ufficio granducale ed al magistrato in Ribnitz (1).

Come gli uffici di arruolamento entro il territorio federale, così pure le autorità a questi preposte sono autorità nazionali dei singoli Stati, benchè la sorveglianza superiore sulla loro gestione sia riservata all' Impero.

Già la legge federale dell' 8 Novembre 1867, relativa all' organizzazione dei consolati della Confederazione, il cui § 32 disponeva:

Essi (cioè i consoli della Confederazione) costituiscono gli uffici di arruolamento per le navi

(1) L'elenco dei singoli uffici marittimi è contenuto nel Manuale per la marina mercantile germanica; per es. in quello per l'anno 1882 a pagina 86 e seg.

[a] Le attribuzioni degli uffici marittimi germanici sono presso di noi, come si avrà occasione di far meglio rilevare nei successivi raffronti, per la massima parte riservate nello Stato rispettivamente ai capi di compartimento (*Art. 5* e *9 Regol.*), ai capi di circondario (*Art. 5* e *10 Regol.*), ai capi di un uffizio di porto locale (*Art. 5* e *11 Regol.*) ed ai delegati di porto (*Art. 5* e *12 Regol.*).

della marina mercantile federale nel porto di loro residenza,

stabiliva che all' estero i consolati funzionassero come uffici di arruolamento.

SEZIONE SECONDA

LIBRETTI DI NAVIGAZIONE ED ARRUOLAMENTO

§ 5.

Nessuno può, nel territorio federale, entrare in servizio, come marinaio, prima di aver fatta, davanti ad un ufficio marittimo, la dichiarazione del proprio nome, della patria e dell'età [a], e

---

[a] L'*Art. 19 Cod. Mar. Merc.* dice che la gente di mare della prima categoria deve essere inscritta in apposite matricole. Per l'inscrizione nelle matricole della gente di mare di prima categoria si richiedono, giusta l'*Art. 20 Cod. Mar. Merc.*; *a*) la cittadinanza; *b*) età non inferiore a 10 anni; *c*) l'essere stati vaccinati o l'aver sofferto il vaiuolo naturale; *d*) pei minori di anni 18 il consenso del padre o del tutore; *e*) il domicilio in uno dei comuni del Regno; *f*) la prova di essere arruolato sopra una nave nazionale subito dopo l'inscrizione. — Le più precise disposizioni circa le matricole per la gente di mare di prima categoria sono contenute nel *Regolamento.* — Queste sono tenute di regola (salvo che il ministero autorizzi gli uffizi di porto, aventi speciale importanza, a tenerle essi pure per gli appartenenti al proprio circondario) nell' uffizio del capoluogo del compartimento, e si conservano riunite in volumi distinti all'esterno con un numero progressivo (*Art. 80*). *Ogni inscrizione in matricola*, dice l'*Art. 81*, *oltre alle annotazioni del numero progressivo e della data, in cui si opera la inscrizione, conterrà:* 1° *le qualità e gradi marittimi ottenuti dopo la matricolazione;* 2° *le ricompense per azioni meritorie;* 3° *il cambiamento di domicilio, di cui si fosse fatta la dichiarazione ai termini dell'Art. 24 Cod. Mar. Merc.;* 4° *la inscrizione sulle liste della leva di terra, quando il matricolato sia entrato nell' anno, in cui si compie il* 19° *anno di età:* 5° *l' esito di leva;* 6° *i servizi militari marittimi prestati dall' inscritto ed i congedi, riforme, diserzioni, rinvio sotto le armi ecc.;* 7° *il passaggio dalla seconda alla prima categoria della gente di mare;* 8° *il permesso d' imbarco ottenuto dall' inscritto prossimo alla leva;* 9° *il nulla osta, che si accorda ai matricolati, che si recano all' estero;* 10° *il permesso di staccare passaporto per l' estero, nei casi in cui questo permesso sia necessario per cagione di leva o di servizio militare;* 11° *i movimenti d' imbarco o sbarco secondo le norme prescritte dall' Art. 90 del presente Regolamento;* 12° *le imputazioni avute per reati marittimi o comuni e l'esito dei relativi procedimenti. Oltre alle suindicate si farà pure nelle matricole ogni altra anno-*

prima che da quest'ufficio gli sia stato rilasciato un libretto di navigazione [a].

Se il marinaio è un suddito germanico, egli non può essere assunto a servizii di bordo prima che abbia compiuti i quattordici anni [b]; egli deve eziandio giustificare il suo stato di fronte alla leva militare [c], e così pure, quando sia ancora soggetto alla patria potestà o minorenne, deve dimostrare di avere il consenso del padre o del tutore ad assumere servizii di bordo [d].

---

tazione, che, secondo le circostanze, fosse necessaria. L'*Art. 82* stabilisce il modo, con cui devono essere giustificate le diverse condizioni prescritte nell' *Art. 20 Cod. Mar. Merc.* per l' inscrizione nelle matricole. A termini dell' *Art. 83* combinato coll'*Art. 20 Cod. Mar. Merc.* i marinai e mozzi si matricolano come mozzi, i macchinisti, fuochisti etc. colla qualità, che assumono a bordo, ed i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero come mozzi pescatori. È qui pure il luogo di riferire l'*Art. 88*, che concede di presentare i documenti, per ottenere la matricolazione, a tutti gli uffizi di porto indistintamente, i quali, quando non siano autorizzati a tenere le matricole, li trasmettono direttamente all' uffizio, in cui i matricolandi devono essere inscritti, e consente ai delegati di porto, ed in mancanza ai sindaci, di promuovere direttamente la matricolazione.

[a] Anche l'*Art. 19 Capov. Cod. Mar. Merc.* stabilisce che ogni inscritto debba essere munito di un libretto, in cui sono annotate le circostanze della matricola. — Il rilascio di questo libretto, spetta all'uffizio del compartimento od a quello del circondario, se autorizzato a tenere le matricole (*Art. 87 Regol.*). Sul libretto di matricola si fanno le stesse annotazioni, che sulla matricola: non vanno però annotate le imputazioni o le condanne per reati marittimi o comuni, fatta eccezione per la diserzione (*Art. 89 Regol.*). I libretti di matricolazione, ordinati dal competente uffizio di porto, e, nei casi determinati, dall' autorità consolare residente nel luogo di partenza, possono valere come passaporti per recarsi in paesi esteri indicati dal ministero al fine di prendervi imbarco (*Art. 127 Regol.*)

[b] Il limite dell' età è presso di noi, come già si è veduto (not. *a* a pagina 296), fissato invece a 10 anni.

[c] Vedi agli *Art. 84, 85, 95* e *128 Regol.* le disposizioni relative alla condizione del matricolando di fronte alla leva militare. — *Gli individui*, dice l'*Art. 23 Cod. Mar. Merc., a cui, per ragione di età, non fosse dalle leggi sul reclutamento dell'esercito permesso di espatriare, se non a certe e determinate condizioni, non potranno essere inscritti, se non giustificheranno dell' adempimento delle medesime.* L' *Art. 74 Cod. Mar. Merc.* nega alle persone dell' equipaggio, tuttavia soggette all'obbligo della leva, il diritto di essere sbarcate in paese estero, ancorchè fosse finito l'arruolamento, o vi fosse il consenso delle parti. — L'essere in regola rispetto alla legge sulla leva di terra e di mare è, in forza degli *Art. 432* e *433 Regol.*, una delle condizioni per potere appartenere all' equipaggio di un bastimento e prendere imbarco.

[d] Giusta l'*Art. 82. 5° Regol.* tale consenso, quando il richiedente sia in età minore di anni 18, si prova con dichiarazione scritta in carta libera, fatta innanzi al sindaco, oppure verbale, fatta innanzi all'ufficio di porto competente dal padre o, quando questi sia impedito od assente, dalla madre, o dal tutore, o da persona

Insieme al libretto di navigazione deve essere consegnato al marinaio un esemplare dell'Ordinanza per la gente di mare e della legge relativa all'obbligo delle navi mercantili germaniche di ricoverare a bordo le persone, che in mare abbisognino di aiuto.

L'alinea primo si riferisce tanto ai sudditi dello Stato, quanto agli stranieri, che entro il territorio dell'Impero entrino al servizio di navi. Chi assume all'estero servizio sopra una nave germanica non è obbligato a farsi rilasciare un libretto di navigazione, anche quando sia suddito germanico, chè i consolati in generale non rilasciano libretti di navigazione (Circolare del Cancelliere dell'Impero del 22 Febbraio 1873 relativa al § 5 dell'Ordinanza per la gente di mare.) Il marinaio, che entra nello Stato al servizio di navi, non è tenuto del resto a produrre la prova richiesta nell'alinea primo davanti all'ufficio marittimo, nel cui circondario egli si arruola per la prima volta, ma può produrla innanzi a qualsiasi ufficio marittimo (Riguardo a quello, cui già precedentemente fosse stato rilasciato un libretto di navigazione, vedi il § 7 al. 1). Il libretto di navigazione serve al marinaio, come mezzo per giustificare i suoi rapporti personali, ed eziandio come base per gli atti di arruolamento (Motivi pag. 34). (1)

§ 6.

Il consenso del padre o del tutore (§ 5), una volta dato, vale per sempre, salvo il caso, in cui gli sia stata apposta una limitazione [a].

---

(1) Il König (*Handbuch des deutschen Konsularwesens*, seconda Ediz. Berlino 1878 pag. 242-263) ha trattato estesamente della condizione dei consolati, quali uffici di arruolamento.

---

munita di mandato (che può risultare da una semplice lettera) dal padre o dal tutore, e può constare anche da attestazione rilasciata dal sindaco. — Pei minorenni, che si trovano in un ospizio (*Art. 262 Cod. Civ.*), o ne sono usciti, il consenso deve risultare da dichiarazione in carta libera da rilasciarsi dall'amministrazione dell'ospizio, ovvero, quando il minorenne ne sia uscito, da deliberazione del consiglio di tutela, in conformità del disposto dell'*Art. 261 Cod. Civile*.

[a] *L'arruolamento dei minori di 18 anni,* dispone l'*Art. 73 Al. 3. Cod. Mar.*

In forza di esso il minorenne è pareggiato al maggiorenne, per quanto riguarda la conclusione di contratti di arruolamento, i diritti e le obbligazioni, che da questi derivano, ed il relativo procedimento giudiziario [a].

Dall' alinea primo si deduce che il consenso del padre o del tutore non può essere revocato, senza che in proposito sia stata fatta espressa riserva.

§ 7.

Colui, al quale sia già stato rilasciato un libretto di navigazione, deve, quando voglia ottenere un nuovo libretto, presentare il precedente, o dimostrare, in modo attendibile, di averlo perduto. Tale circostanza è dall' ufficio marittimo annotata nel nuovo libretto.

Qualora sia dimostrata la perdita, a questa annotazione deve essere insieme aggiunta un'at-

---

Merc., deve essere fatto dai rispettivi genitori o tutori, sia col loro intervento personale all'atto di arruolamento, sia mediante autorizzazione da depositarsi all' ufficio di porto e risultante da atto ricevuto da un notaio o, in carta libera, dal sindaco del comune. A questo riguardo l'*Art. 470 Regol.* soggiunge che l' autorizzazione può estendersi a tutti i contratti d'arruolamento da stipularsi dai minori, prima che abbiano i 18 anni, o può invece riguardare uno o più contratti soltanto, od essere limitata ad un tempo determinato. L' *Art. 471* successivo concede ai genitori o tutori di stabilire tutte le condizioni, a loro avviso, convenienti nell'interesse dei loro rappresentati, compresa quella riguardante il divieto di una certa classe di viaggi. L' *Art. 472* permette ad essi di restringere e revocare in ogni tempo la data autorizzazione; pur continuando però ad avere il suo effetto un contratto, eventualmente stipulato dal minore, che fosse in corso allo spirare del termine, per cui è impartita l' autorizzazione, ovvero all' atto della revoca o della limitazione di questa. Tale contratto può, in caso di bisogno ed a norma delle leggi commerciali, essere prorogato o rinnovato. A termini dell'*Art. 473* queste autorizzazioni o modificazioni devono essere fatte avanti notaio o avanti il sindaco, e presentate agli uffizi di porto, i quali devono conservarle fra i documenti di matricolazione della persona, cui si riferiscono, dopo fattone cenno sulle matricole o registri della gente di mare e sui relativi libretti o fogli di ricognizione. I successivi Capoversi regolano la procedura pel caso, in cui la presentazione delle autorizzazioni o modificazioni sia fatta ad un uffizio di porto diverso da quello dove è inscritto l'interessato, ovvero a regi uffiziali consolari.

[a] Vedi la nota precedente. L'*Art. 78 Al. 2 Cod. Mar. Merc.* aggiunge che nel contratto di arruolamento i minori di età, i quali abbiano compiuti gli anni diciotto, si considerano come emancipati, e possono firmare senza intervento di genitori o tutori.

testazione dell' ufficio marittimo circa il grado precedentemente tenuto ed i rapporti di servizio, come pure circa la durata di questo, inquantochè il marinaio abbia in proposito fornite sufficienti giustificazioni [*a*].

§ 8.

Chi è inscritto nel ruolo, in conformità al contenuto del suo libretto di navigazione, non può essere inscritto nuovamente, prima di avere, colla annotazione da inserirsi nel libretto di navigazione (§§ 20, 22), giustificato il compimento del precedente servizio. Quando, a giudizio dell'ufficio marittimo, una tale annotazione non possa apporsi, ne tiene luogo, appena il compimento del servizio sia dimostrato in altro modo attendibile, una annotazione da inserirsi al riguardo nel libretto per cura dell' ufficio marittimo [*b*].

[*a*] *Art. 96 Regol. Gli uffizi di porto muniscono i richiedenti di un nuovo libretto di matricolazione, quando consti, o si abbiano sufficienti indizi, della perdita o della distruzione del precedente. In ogni caso sarà sempre in facoltà degli uffizi di porto di munire i richiedenti di un estratto di matricola valevole fino all' emissione di altro libretto. Se la perdita o la distruzione del libretto risulti cagionata non da forza maggiore, ma da negligenza, il titolare incorrerà nella pena dell'ammenda da lire 2 a 15, salvo le pene maggiori pei casi previsti dall'Art. 384 Cod. Mar. Merc.* (Questo articolo commina la multa estendibile fino a L. 100 contro l'inscritto nella matricola o nei registri, che ceda ad altri il libretto di matricola o il foglio di ricognizione, e dichiara che nel caso, in cui il libretto o il foglio di ricognizione abbia servito all' evasione di una persona imputata di crimine o di delitto o di inscritti per la leva, il cedente è ritenuto complice del reato). *Se il libretto smarrito è in seguito ritrovato*, aggiunge l' *Art. 97 Regol., l' uffizio di porto, cui viene presentato, dovrà ritirarlo, e, previa indagine che non abbia servito a fini criminosi, lo annullerà con una linea diagonale sulla prima pagina, annotandovi la ragione dell' annullamento.* L' *Art. 98* consente l' emissione di un nuovo libretto, previo annullamento del vecchio, anche quando questo sia reso inservibile pel suo cattivo stato o per avere tutte le pagine scritte. — Nel nuovo libretto devono essere contenute, giusta l'*Art. 99*, le annotazioni relative all'esito di leva, ai gradi, alle onorificenze e alle imputazioni o condanne per reati di diserzione, e la sommaria riproduzione, nel suo complesso, della navigazione risultante dalla matricola. — L'*Art. 100* dispone da ultimo che per ogni nuovo libretto sarà pagato sempre il diritto stabilito.

[*b*] L' *Art. 488 Regol.* concede agli inscritti nelle matricole e nei registri della gente di mare il diritto di imbarcarsi in qualunque punto del littorale dello Stato, senza che occorra permesso alcuno per parte del compartimento, cui ap-

§ 9.

La forma ed il prezzo del libretto di navigazione sono stabiliti dal Consiglio federale. Il rilascio di esso deve esser fatto franco da spese e da diritti di bollo [a].

Dal libretto di navigazione deve risultare lo stato del possessore di fronte alla leva militare (§ 5) [b].

§ 10.

Il capitano deve operare l' arruolamento (inscrizione nel ruolo, radiazione dal ruolo) dell' equipaggio, in conformità alle disposizioni seguenti (§§ 11 fino al 22).

Il marinaio deve intervenire all' atto dell' arruolamento, quando non ne sia trattenuto da un insuperabile impedimento [c].

---

partengono, a condizione però che il loro libretto di matricola o foglio di ricognizione non lasci dubbio sulla regolarità della condizione del titolare specialmente riguardo alla leva. — *Si considererà come dubbia ed irregolare la condizione del marino*, dispone l'*Art. 484 Regol.*, *quando nel suo libretto o foglio di ricognizione non fosse fatta l'annotazione di sbarco dopo l'ultimo movimento di imbarco. In questo, ed in ogni altro caso dubbio, l'uffizio di porto sospende l' imbarco del marino, finchè non sia posto in regola il titolo d'inscrizione, che trasmette, occorrendo, alla capitaneria di porto competente.*

[a] L' *Art. 100 Regol.* sovra riferito fa invece menzione di un diritto per l' emissione di ogni nuovo libretto.

[b] L'*Art. 81 n. 5. 6 Regol.* prescrive che ogni inscrizione in matricola contenga: 5° l'esito di leva; 6° i servizi militari marittimi prestati nell' esercito ed i congedi, riforme, diserzioni, rinvio sotto le armi etc. — In forza dell'*Art. 89* queste stesse annotazioni devono farsi nel libretto.

[c] La presenza del marinaio è implicitamente richiesta anche presso di noi. Infatti l'*Art. 522 Cod. Comm.* stabilisce che il contratto di arruolamento non abbia effetto, quando non sia fatto per iscritto in presenza dell' amministratore locale di marina nel Regno, e dell'ufficiale consolare in paese estero, e non sia sottoscritto dal capitano e dall'arruolato, e, se questi non può o non sa sottoscriv re, da due testimoni. L'*Art. 78 pr.* e *Al. 1 Cod. Mar. Merc.* dispongono che, sotto pena di nullità, il contratto di arruolamento deve essere firmato anche dalla persona arruolata, e, qualora questa non sappia scrivere, deve l'ufficiale di porto farne menzione nell'atto, e far intervenire due testimoni estranei all'equipaggio. L' *Art. 467 Regol.* poi stabilisce che, compiuto l' atto delle convenzioni di arruolamento, l' uffiziale di porto o consolare, che lo ha formato, deve darne lettura

L' obbligo del capitano di operare l' arruolamento è una obbligazione di polizia, come risulta dalla pena comminata pel caso di omissione (§ 99 n. 1.). Non ne derivano conseguenze civili.

Il capitano deve promuovere l'arruolamento. Questa espressione significa che non è esclusa la facoltà di lui di farsi rappresentare nel procedere a tali atti (Motivi pag. 35).

Una pena è del pari comminata pel caso di ingiustificata non comparizione del marinaio (§ 93 n. 2).

§ 11.

L' inscrizione nel ruolo consiste nella dichiarazione ad un ufficio marittimo del contratto di arruolamento concluso col marinaio. Essa deve aver luogo, per le navi, che si trovano entro il territorio federale, prima che sia intrapreso o continuato il viaggio, contro presentazione dei libretti di navigazione; per le altre navi, appena si possa adire un ufficio marittimo [*a*].

1. Nell' inscrizione nel ruolo, che ha luogo avanti l'ufficio marittimo, si ha in certo qual modo una conferma ufficiale del contratto di arruolamento. Infatti, benchè in virtù di questo sorga principalmente un rapporto di diritto privato, lo Stato è interessato ai rapporti fra capitano e marinaio relativamente alla disciplina, all' obbligo del capitano di provvedere all' estero alla tutela delle persone e del loro stato di servizio. Coll' essere l' inscrizione eseguita innanzi ad un' autorità dello

---

alle parti contraenti, ed in caso di accettazione *deve farlo firmare da tutti gli intervenuti* e da due testimoni, se taluno degli arruolati non sappia o non possa scrivere, dopo di che vi appone la firma. Il capoverso dell' articolo stesso presuppone il caso che alla lettura dell' atto delle condizioni di arruolamento una parte dell'equipaggio si trovasse a bordo del bastimento, e prescrive che si faccia comparire successivamente anche la parte assente, affinchè possa firmare l' atto.

[*a*] L'*Art. 90 Regol.* dice che le annotazioni relative ai movimenti di imbarco e sbarco si fanno al momento, in cui la persona si imbarca o sbarca, e dà la formola, secondo la quale devono farsi le annotazioni. L'*Art. 92 Regol.* aggiunge che, se l'imbarco e lo sbarco di un marino avviene nel luogo d' inscrizione, le annotazioni relative si operano anche nella matricola, se invece in luogo diverso, l'ufficio di porto, che opera l' imbarco, ne prende nota nel registro a ciò indicato.

Stato i marinai sono in certo qual modo affidati al capitano, affinchè li curi e li sorvegli durante il viaggio, e del pari sono trasmesse dallo Stato al capitano le relative obbligazioni e facoltà (*Sten. Bericht* pag. 1114).

2. Il progetto aveva stabilito che l'inscrizione dovesse farsi, per le navi che si trovano entro il territorio dell'Impero, sempre davanti l'ufficio marittimo, nel cui circondario è la nave. Questa rimessione dell'inscrizione davanti un determinato ufficio fu tolta dalla Commissione del Reichstag, avuto riguardo agli usi ed ai bisogni che si manifestano nell'atto dell'arruolamento di marinai. Non occorre quindi che l'inscrizione sia fatta davanti l'ufficio del distretto, in cui si trova la nave, ma anzi essa può farsi validamente innanzi a qualsiasi ufficio: si verifica infatti che l'equipaggio per una nave, che si trova all'estero, sia arruolato in patria e quì sia fatta anche l'inscrizione, e che solo posteriormente esso sia diretto al porto, ove si trova la nave (*Sten. Ber.* loc. cit.)

3. La perfezione del contratto di arruolamento non è subordinata all'inscrizione, ma questa anzi presuppone quella.

§ 12.

L'atto di inscrizione nel ruolo è rilasciato dall'ufficio marittimo, e costituisce il ruolo dell'equipaggio. Se tutte le persone appartenenti all'equipaggio di una nave non sono inscritte contemporaneamente, per mezzo di un solo atto, il rilascio del ruolo viene fatto in base al primo atto [a].

---

[a] Presso di noi il ruolo dell'equipaggio è un documento distinto dal contratto di arruolamento e dall'atto delle convenzioni di arruolamento. Lo si deduce in primo luogo dall' *Art. 521 Capov. Cod. Comm.*, ove è detto che il ruolo dell'equipaggio deve indicare i salarii o la parte di utili dovuti alle persone dell'equipaggio, e che le altre condizioni dell'arruolamento devono risultare dal contratto di arruolamento, e secondariamente dal complesso delle disposizioni relative al contratto di arruolamento ed al ruolo dell'equipaggio. Di più va rilevato che le convenzioni di arruolamento sono dall'amministrazione locale di marina nel Regno, o dall'ufficiale consolare in paese estero, trascritte nel giornale nautico (giornale generale), e non nel ruolo dell'equipaggio (*Cod. Comm. Art. 522 Al. 1* e *2; Regol. Art. 347*). — Il ruolo dell'equipaggio deve essere conforme al modello espressamente stabilito (*Regol. Art. 318);* ciascun ruolo ha un proprio numero assegnatogli dal ministero della marina: giunta al 10,000 la nu-

Il ruolo dell'equipaggio deve contenere: il nome e la nazionalità della nave, il nome e la residenza del capitano, il nome, la residenza ed il grado di servizio di ogni marinaio, e le disposizioni del contratto di arruolamento, incluse le eventuali convenzioni speciali. In particolar modo deve risultare dal ruolo dell'equipaggio la razione giornaliera di vitto e di bevande spettante ad ogni marinaio. Nel resto la forma dei ruoli dell'equipaggio è stabilita dal Consiglio federale [a].

Il ruolo d'equipaggio fa parte delle carte di bordo. Poichè da questo si rileva la nazionalità dell' equipaggio, esso ha la stessa importanza dell' atto di nazionalità della nave, e, co-

---

merazione è rinnovata; tutti i ruoli compresi dall'uno al diecimila formano una serie, e le serie prendono un numero progressivo (*Regol. Art. 319*). Il ruolo dei piroscafi e dei bastimenti di grossa portata, il cui equipaggio non possa essere inscritto per intero nel foglio principale, o la cui inscrizione non lasci spazio bastevole per i presunti successivi imbarchi di persone dell' equipaggio, può essere munito di uno o più fogli supplementari; sulla prima pagina dei quali, come pure sul ruolo, devono essere notati dall' ufficiale di porto (con obbligo di sottoscrivere l' indicazione) il numero e la serie del ruolo, al quale sono uniti (*Art. 321, 322 Regol.*).

[a] Gli *Art. 323-326 Regol.* indicano quali annotazioni debbano essere contenute nel ruolo dell' equipaggio: fra queste vanno menzionate: la data dell' armamento e del disarmamento (quest' ultima nei casi indicati dall' *Art. 321,* cioè quando il ruolo debbasi ritirare per rinnovarlo, quando il disarmamento sia chiesto dal capitano o padrone per una ragione qualsiasi, quando sia finito il viaggio e licenziato l' equipaggio, e quando succeda uno dei casi, che ritardano, sospendono o rompono il viaggio, ed avvenga il licenziamento dell' equipaggio); l'elenco dell' equipaggio nell' ordine seguente: capitano o padrone, ufficiali e sotto ufficiali di bordo, marinari, mozzi, fuochisti, ed uomini di rinforzo, e quelle altre persone, che in qualunque qualità fossero addette al servizio del bastimento e dei passeggieri, coll'indicazione della qualità, con cui si imbarcano. L' *Art. 325 Regol.* prevede il caso, che le condizioni di arruolamento non risultino da atto stipulato nei modi stabiliti dal Codice di Commercio, e prescrive che il ruolo debba allora indicare nelle opportune colonne: *a*) il salario mensile di ciascun arruolato o la parte di utile o la somma, che fosse stabilita per l' intiero viaggio; *b*) il viaggio o viaggi da compiersi o la durata dell' arruolamento; *c*) la parte, che deve essere riservata ai proprietarii dei bastimenti, e qualsiasi altra prelevazione nel caso di viaggio o viaggi con compartecipazioni di utili o di noli. Quando invece si abbiano convenzioni di arruolamenti fatte nei modi prescritti dal Codice di Commercio, il ruolo deve indicare soltanto la data dell' atto di convenzione, ed il salario mensile di ciascun arruolato o la parte di utili o la somma stabilita per l' intiero viaggio. (*Art. 521 Capov. Cod. Comm.; Art. 325 Capov. Regol.*) — L'*Art. 328 Regol.* prescrive agli uffizi di porto di non rilasciare il ruolo d'equipaggio prima di averlo trascritto con tutte le annotazioni nell' apposito registro copia ruoli.

me a quest' ultimo, gli è attribuita la *publica fides*, la quale è riconosciuta anche dalle potenze estere. Ma il ruolo dell' equipaggio ha il carattere di *documentum publicum* non solo nei rapporti internazionali, ma eziandio nei rapporti privati intercedenti fra capitano e marinai, ed è uno *instrumentum commune*, inquantochè fa prova sì contro il capitano come contro l' equipaggio (Prot. della Conf. d'Amburgo IV, pagina 1965 e seg.). È ammessa però la prova contraria contro il contenuto del ruolo: infatti, poichè la validità del contratto di arruolamento non è subordinata alla sua trascrizione nel ruolo, così neppure la validità delle singole disposizioni del contratto d' arruolamento può dipendere dalla loro trascrizione nel ruolo.

§ 13.

Se un marinaio è arruolato soltanto dopo il rilascio del ruolo dell'equipaggio, l'ufficio marittimo deve inserire un tale arruolamento nel ruolo dell' equipaggio [*a*].

§ 14.

Ad ogni arruolamento, che ha luogo entro il territorio federale, ne viene fatta dall' ufficio marittimo l' annotazione, indicando il tempo dell' entrata in servizio, nel libretto di navigazione di ciascun marinaio. Quest' annotazione serve nello stesso tempo come foglio di via e passaporto marittimo. Fuori del territorio federale una tale annotazione è fatta soltanto, quando sia presentato a questo scopo il libretto di navigazione [*b*].

[*a*] L' *Art. 821 Regol.* permette che sia concesso un ruolo d' equipaggio con uno o più fogli supplementari, appunto nella previsione di *presunti imbarchi successivi* (cioè posteriori al rilascio del ruolo) di persone dell' equipaggio.

[*b*] L' *Art. 81 Regol.* pone fra le altre annotazioni, che devono essere contenute in ogni iscrizione in matricola: i movimenti d' imbarco e sbarco, secondo le norme stabilite dall'*Art. 90* del Regolamento stesso. (Quest' articolo stabilisce che le annotazioni relative ai movimenti d' imbarco e sbarco si facciano colla formola ivi indicata, al momento in cui la persona s' imbarca o sbarca.) Ora

Il libretto di navigazione deve dopo ciò essere preso in custodia dal capitano per il tempo che dura il rapporto di servizio [a].

§ 15.

Se un marinaio inscritto nel ruolo non può, in causa di un impedimento insuperabile, intraprendere il servizio, deve giustificarsi, appena gli sia possibile, rimpetto al capitano ed all'ufficio marittimo, avanti il quale è avvennto l'arrruolamento [b].

Il marinaio deve dimostrare, appena gli sia possibile, l'impossibilità di intraprendere il servizio al capitano, affinchè questi possa disporre per la sostituzione; all'ufficio marittimo, avuto riguardo al controllo, che questo esercita (Motivi pag. 38). Sotto quest' ultimo punto di vista è comminata una pena pel

---

l'*Art. 89 Regol.* dice che nel libretto si fanno le stesse annotazioni, che sulla matricola. Pel combinato disposto di questi articoli il libretto di matricola deve dunque contenere anche l'indicazione dell'arruolamento e dell'entrata in servizio del marinaio titolare del libretto. — L'*Art. 127 Regol.* dispone che i libretti di matricola possono valere come passaporti per recarsi in paesi esteri indicati dal ministero, al fine di prender l'imbarco, purchè sieno vidimati dal competente ufficio di porto, e nei casi determinati dall'autorità consolare residente nel luogo di partenza.

[a] *Il libretto*, dice l'*Art. 87 Capov. Regol.*, *non sarà mai consegnato direttamente al matricolato, ma al capitano o padrone del bastimento, su cui deve prendere l'imbarco; se il bastimento si trovi in altro luogo, sarà trasmesso a quell' uffizio di porto. L' Art. 486 Regol.* aggiunge che i libretti di matricola o fogli di ricognizione delle persone dell'equipaggio, dopo fattevi le prescritte annotazioni, come pure i passaporti, o altre carte delle persone imbarcate al servizio del bastimento e dei passeggieri, si consegnano al capitano o padrone all'atto stesso, che gli vengono date le spedizioni. A termini del successivo capoverso, detti libretti devono, finchè dura l'arruolamento, essere custoditi dal capitano o padrone, il quale poi li consegna, al momento dello sbarco delle persone imbarcate, agli uffizi di porto nello Stato, e ai regi uffiziali consolari all'estero, per essere restituiti ai titolari, non potendo esso capitano o padrone trattenerli per qualsiasi ragione presso di sè.

[b] Giusta l'*Art. 264 Regol.*, è considerato disertore qualunque individuo dell'equipaggio di una nave mercantile che, tanto nello Stato, quanto all' estero, non si rechi a bordo della nave dopo essersi arruolato, senza essere a ciò autorizzato dall'autorità marittima o dall'ufficiale consolare. Per evitare dunque di essere dichiarato disertore, il marinaio deve dichiarare e giustificare prontamente all' autorità marittima nello Stato, ed all' ufficiale consolare all' estero, il motivo, che gli impedisce di recarsi a bordo della nave e di intraprendere il servizio.

caso, in cui si trasgredisca l'obbligo di dare l'avviso. Vedi il § 93 n. 3.

§ 16.

La cancellazione dal ruolo consiste nella dichiarazione del compimento del servizio da parte del capitano e dell'equipaggio, che cessa di prestar servizio. Essa deve aver luogo, appena compiuto il servizio, e, salva convenzione in contrario, davanti l'ufficio marittimo del porto, dove si trova la nave, e, dopo la perdita di questa, davanti il primo ufficio marittimo, che si possa adire [a].

La cancellazione dal ruolo non opera la cessazione dei rapporti di servizio, ma presuppone che questa siasi verificata, in conformità ai patti contrattuali, poichè il paragrafo parla di comunicazione del compimento del servizio da parte del capitano e dell'equipaggio. La cancellazione è prescritta sì nell'interesse pubblico, come a tutela delle parti interessate. Sotto il primo punto di vista essa offre occasione all'ufficio marittimo di controllare i certificati rilasciati dal capitano ai marinai, di esaminare, se sia stata mantenuta la disciplina, e di prender nozione delle eventuali lagnanze dei marinai, di aver notizia dei casi di morte verificatisi e dei reati commessi, e di impedire che i marinai, i quali non abbiano ancora compiuto il loro servizio, si arruolino sopra un'altra nave. Sotto il secondo aspetto l'ufficio marittimo è in grado di rilevare i re-

[a] Vedi *Art. 81 n. 11 Regol.*, che prescrive di annotare, colla formola indicata all' *Art. 90*, nel momento in cui il marinaio sbarca, i successivi movimenti di sbarco. La stessa annotazione deve, in forza del sovracitato *Art. 89 Regol.*, essere fatta anche nel libretto di matricola. L'*Art. 89 Regol.* dispone che, se l'imbarco o lo sbarco di un marino avviene nel luogo d'inscrizione, le annotazioni relative si fanno anche nella matricola; se avviene in luogo diverso, l'uffizio di porto, che opera l'imbarco o lo sbarco, ne prende nota in apposito registro. L'*Art. 450 Regol.* commette agli uffizi di porto il trascrivere dai ruoli le annotazioni di sbarchi sulle matricole o sui registri della gente di mare e sui libretti o fogli di ricognizione relativi, che poi vanno restituiti ai titolari. — La cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare si fa, presso di noi, in caso di morte o di cessazione dalla navigazione (*Art. 129 Regol.*) Il tempo ed il modo di procedere a tale cancellazione sono indicati nei successivi *Art. 130-133.* L'*Art. 71 Cod. Mar. Merc.* commina una pena contro il capitano o padrone, che, arruolando o licenziando un individuo del suo equipaggio, non lo faccia inscrivere o cancellare rispettivamente nel ruolo dell'equipaggio.

ciproci diritti del capitano e dei marinai, e può comporre o decidere le controversie fra loro insorte (Motivi pag. 38 e seg.) Poichè la cancellazione dal ruolo presuppone che, a termini del contratto, sia compiuto il servizio, non può tenerne luogo una dichiarazione del capitano di consentire in precedenza alla cessazione dal servizio, qualora il marinaio in avvenire abbia a richiederlo od a desiderarlo, anche se quest' ultima circostanza posteriormente si verificasse in realtà (*Entsch. des R. O. H. G.* XVIII pag. 416 e seg.).

§ 17.

Prima della cancellazione dal ruolo il capitano deve attestare, nel libretto di navigazione, al marinaio, che cessa dal servizio, il grado da lui occupato, lo stato, il grado e la durata del suo servizio, ed a richiesta deve rilasciare eziandio un certificato di condotta. Quest'ultimo non può essere inserito nel libretto di navigazione [*a*].

Il libretto di navigazione deve presentare ai marinai eziandio nel loro proprio interesse, (Vedi le spiegazioni al § 5) come pure nell'interesse dei capitani, che procedono all'arruolamento, una dimostrazione completa e degna di fede di tutti i gradi occupati, dei servizii prestati e dei periodi di servizio già trascorsi. Da ciò deriva l'obbligo del capitano di attestare questi fatti (Motivi pag. 39).

§ 18.

Le sottoscrizioni apposte dal capitano all'attestazione ed al certificato (§ 17) sono autenti-

[*a*] Pel combinato disposto degli *Art. 81 n. 12* e *89 Regol.*, più volte citati, nei libretti di matricola devono essere annotati le qualità e gradi marittimi e le ricompense per azioni meritorie ottenute dal marinaio dopo la matricolazione. Inoltre l' *Art. 526 Cod. Comm.* obbliga il capitano, terminato il tempo dell' arruolamento, a rilasciare a ciascuna persona dell'equipaggio il congedo in iscritto, il quale deve indicare il nome e la qualità della nave, il nome e cognome del capitano, ed il tempo dell' imbarco, e dev' essere annotato nel giornale nautico. Esso dev' essere scritto dal secondo della nave e sottoscritto da questo e da due testimoni in presenza del capitano, quando questi, per una qualunque causa, sia nell' impossibilità di scriverlo.

cate senza spese e diritti di bollo dall'ufficio marittimo, che procede alla cancellazione dal ruolo [*a*].

§ 19.

Se il capitano rifiuta di rilasciare il certificato (§ 17), oppure se questo contiene imputazioni, la cui esattezza sia contestata dal marinaio, l' ufficio marittimo deve, a richiesta di quest' ultimo, verificare lo stato delle cose, ed attestare al marinaio il risultato delle indagini.

§ 20.

L'avvenuta cancellazione dal ruolo è annotata dall' ufficio marittimo nel libretto di navigazione del marinaio cancellato e nel ruolo dell' equipaggio [*b*].

La cancellazione è inserita nel libretto di navigazione, poichè una posteriore nuova inscrizione nel ruolo del marinaio richiede che abbia perduta ogni efficacia una precedente inscrizione (§ 8); così pure dev'esserlo nel ruolo dell'equipaggio, imperocchè da questo devonsi poter sempre rilevare notizie

---

[*a*] *Art. 91 Regol. Tutte le annotazioni, che si fanno nei libretti, devono essere autenticate dalla firma e qualità dell'impiegato di porto o dell'uffiziale consolare, che le eseguisce. L' Art. 880 Regol.* impone ai funzionari di porto nello Stato, ed ai regi uffiziali consolari all'estero, di accertare colla loro firma le annotazioni apposte sopra un ruolo relative all'armamento e disarmamento, come pure ai movimenti d'imbarco o sbarco. A questo riguardo giova accennare agli *Art. 881* e *882 Regol.*, che sono del seguente tenore: (*Art. 881*). *Di regola l'annotazione di disarmamento si appone sul ruolo, quando vengono licenziate le persone componenti l' equipaggio. In tal caso la data del loro sbarco, tanto sul ruolo, quanto sul libretto di matricola o foglio di ricognizione rispettivi, deve coincidere con quella del disarmamento.* — (*Art. 882*) *Se però un bastimento, approdato in un porto, rada o spiaggia dello Stato, debba fermarvisi per attendere ordini, per compiere operazioni di commercio, o per sottostare a riparazioni, il capitano o padrone, pur conservando a bordo tutto o parte dell' equipaggio, potrà chiedere la sospensione dell'armamento, ossia il disarmo provvisorio del ruolo. In questo caso l'uffiziale di porto si limita a fare l'annotazione di disarmamento, e, ove ne sia il caso, quello di sbarco delle persone dell'equipaggio, le quali effettivamente sbarcassero dal bastimento.*

[*b*] Pel combinato disposto degli *Art. 81 n. 1*, *2* e *89 Regol.* sopra accennati nei libretti di matricola devono essere annotati anche le qualità e gradi marittimi e le ricompense per le azioni meritorie ottenute dal marinaio dopo la matricolazione.

autentiche circa la composizione dell' equipaggio (Cfr. §§ 12, 13; vedi in generale Motivi pag. 40).

§ 21.

Il ruolo dell' equipaggio deve, dopo il compimento del viaggio o la decorrenza del tempo, al quale si riferisce l' atto dell' inscrizione nel ruolo, stato rilasciato come ruolo dell'equipaggio (§ 12), essere consegnato all'ufficio marittimo, che procede alla cancellazione dal ruolo.

Quest' ultimo lo manda all' ufficio marittimo del porto d' inscrizione [a].

---

[a] *Art. 884 Regol.: La durata del ruolo (o solo od unito ad altri fogli) non può eccedere quella di tre anni, cominciando dalla data del ruolo medesimo. — Allo spirare di questo termine gli uffizi di porto ritirano al bastimento il ruolo di equipaggio, e gliene rilasciano un nuovo, dopo di aver proceduto al definitivo deconto della retribuzione dovuta alla cassa degli invalidi, dove sia occorso di farne altri parziali, pendente la durata del ruolo. — Art. 885 Regol.: Parimenti all' estero i regi uffiziali consolari ritirano, e trasmettono alla competente capitaneria di porto, i ruoli scaduti, eccetto il caso, in cui i bastimenti, che ne sono muniti, si trovassero in partenza per uno dei porti dello Stato. Occorrendo, si potrà rilasciare un ruolo di equipaggio provvisorio, che tenga luogo di quello ritirato. — Saranno però osservate, secondo le circostanze, le analoghe disposizioni contenute negli Art. 441, 443, 444 e 445 del presente Regolamento.* — L'*Art. 888 Regol.* prevede il caso che il bastimento imprenda un nuovo viaggio senza rinnovare il ruolo, e dispone che si indichi sotto la data del primo armamento quella del secondo, e così di seguito, e che la stessa norma si segua riguardo al disarmamento. — Nel caso in cui il ruolo, prima della scadenza del triennio, sia esaurito in alcuna delle sue parti, cioè quando non presenti più spazio per la inscrizione dell' equipaggio o per le vidimazioni, gli uffiziali di porto nello Stato, ed i regi uffiziali consolari all' estero, sono autorizzati dall' *Art. 886 Regol.* ad aggiungere al ruolo un foglio intercalare o supplementare. — *Art. 887 Regol. Il ruolo di equipaggio ritirato e decontato deve essere custodito nell' archivio della capitaneria, che lo ebbe in carico dal ministero della marina. Se il ruolo venisse ritirato e decontato in un uffizio diverso da quello della capitaneria, che deve conservarlo, se ne fa ad essa la trasmissione entro il mese, affinchè possa dimostrare l' esito del ruolo e depositarlo in archivio. — Art. 888 Regol. Nel caso previsto dall' alinea dell' articolo precedente, l'uffizio di porto, che trasmette il ruolo alla capitaneria, in cui deve essere conservato, tiene presso di sè copia del deconto operato sul ruolo stesso a giustificazione della somma, che avesse fatto versare nella cassa degli invalidi della marina mercantile. — Art. 889 Regol. I ruoli d' equipaggio ritirati si concentrano negli archivi delle capitanerie, che li ricevettero dal ministero della marina, ed ivi si conservano in pacchi, ognuno dei quali ne contenga cento, con la indicazione all' esterno dei due numeri estremi e di quello della serie. Superiormente al pacco deve mettersi una tabella tracciata a linee orizzontali e verticali in modo che ne risultino cento caselle.* I successivi *Art. 840* e *848* si riferiscono al caso di dispersione o distruzione dei ruoli di equipaggio (Riguardo al modo di accertare tale dispersione o distruzione

La disposizione dell' alinea primo ha la sua ragione nell' importanza del ruolo dell' equipaggio, ed in secondo luogo nel proposito di prevenire eventuali abusi ed in ispecial modo proroghe non controllabili (Motivi pag. 40).

§ 22.

Avvenendo modificazioni nella composizione dell' equipaggio, per le quali non si possa procedere all' operazione di arruolamento (§ 10), in conformità alle precedenti disposizioni, il capitano deve, appena gli sia dato di adire un ufficio marittimo, promuovere presso di questo l'atto di arruolamento, dichiarando i motivi di impedimento, ovvero, quando neppure questo tardivo arruolamento sia più possibile, deve esporre lo stato delle cose. L' ufficio marittimo deve inserire una annotazione di questa comunicazione nel ruolo dell' equipaggio e nei libretti di navigazione dei marinai interessati.

Le disposizioni di questo paragrafo si spiegano, quando si consideri: 1° che il termine stabilito per le operazioni di arruolamento, non sempre può essere osservato; 2° che neppure un tardivo atto d' arruolamento è sempre possibile (p. es. nel caso di una diserzione.)

§ 23.

Le spese relative agli atti di arruolamento, comprese quelle pel rilascio del ruolo dell' equipaggio, sono a carico dell' armatore [a].

Resta riservato al Consiglio federale il dare

---

valgono le stesse norme, che per gli atti di nazionalità: *Art. 840 Regol.*) e regolano l'emissione di un nuovo ruolo. L'*Art. 844 Regol.* contempla il caso, in cui il ruolo smarrito sia poi rinvenuto. Vedi al *Titolo XI*, *Sezione III-IV* (*Art. 449-460*) le disposizioni relative al disarmo dei bastimenti e dei rispettivi ruoli di equipaggio, sia nello Stato, sia nei porti esteri.

[a] L'*Art. 56 Cod. Mar. Merc.* dichiara i proprietari e gli armatori responsabili, anche solidariamente, per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi.

disposizioni per determinare, in eguale misura per tutti gli uffici marittimi del territorio federale, le spese relative.

Finchè non siasi fatto uso di questa facoltà, spetta ai governi dei singoli Stati il dare, per mezzo di ordinanze, disposizioni relative all'ammontare delle spese.

Per i consolati, che funzionano come uffici marittimi, vale la tariffa del 1° Luglio 1872 N. 23, che regola le competenze e le spese presso i consolati (*Reichsgesetz Blatt* pag. 250).

SEZIONE TERZA

RAPPORTI CONTRATTUALI

§ 24.

La validità del contratto di arruolamento non è subordinata alla redazione per iscritto [a].

§ 25.

Se, nel concludere il contratto di arruolamento, non viene, con espressa convenzione, fissato

---

[a] *Art. 522. Cod. Comm. Il contratto di arruolamento dev'essere fatto per iscritto in presenza dell'amministratore locale di marina del Regno, e dell' uffiziale consolare in paese estero, e dev' essere scritto nei registri di ufficio e trascritto nel giornale nautico. — Se taluno è arruolato in paese estero, dove non risiede un uffiziale consolare, il contratto dev' essere scritto nel giornale nautico. — In ogni caso il contratto d' arruolamento dev' essere sottoscritto dal capitano e dall' arruolato; e, se questi non può o non sa sottoscrivere, da due testimoni. — Le convenzioni non rivestite di tali formalità non hanno effetto.* (Anche l'*Art. 78 Cod. Mar. Merc.* dispone che, sotto pena di nullità, il contratto di arruolamento fra il capitano o padrone od armatore e le persone dell' equipaggio sia fatto per scrittura, e sia firmato anche dalla persona arruolata. I successivi capoversi dello stesso articolo prevedono i casi, in cui l' arruolato non sappia scrivere, ovvero si tratti di minori di età, i quali abbiano compito gli anni 18 o non abbiano raggiunta ancora questa età). *Le precedenti disposizioni non sono obbligatorie per le convenzioni di arruolamento riguardanti le navi ed i viaggi indicati nell'Art. 501* (cioè per le navi e pei viaggi, riguardo ai quali non è obbligatoria la tenuta del giornale nautico). *Art. 523*

l' ammontare del salario, nel dubbio si ritiene convenuto il salario, che l' ufficio marittimo del porto, in cui è inscritto nel ruolo il marinaio, dichiara conforme all' uso locale nel momento della inscrizione nel ruolo [a].

La legge ha disposto che debba ritenersi, come giusto salario, quello consueto nel luogo e nel momento dell'inscrizione nel ruolo, e che, quando le parti non abbiano in modo espresso stabilito un diverso salario, debba presumersi che l' abbiano tacitamente accettato. Per la constatazione di questo salario consueto l' ufficio marittimo agisce quale perito.

§ 26.

Se un marinaio si arruola per un periodo di tempo, pel quale egli è già obbligato, in forza di un contratto di arruolamento precedentemente

---

Cod. Comm. Il contratto di arruolamento enuncia in modo chiaro e preciso la durata di esso e la navigazione, per cui ha luogo. — Per ragione di speculazioni commerciali possono essere tenute segrete la destinazione e la navigazione, purchè l'equipaggio sia di ciò avvertito e consenta di arruolarsi a tale condizione. Il consenso dev' essere espresso in iscritto nella forma stabilita all'articolo precedente. — Va fatta esiandio menzione dell' *Art. 466 Regol.*, il quale prescrive che gli atti di convenzione di arruolamento, fatti in presenza dell'autorità marittima o consolare, sieno compilati così chiaramente da togliere qualunque dubbio sugli obblighi, che assumono gli equipaggi, e sui diritti, che loro competono. In detti atti dev'essere formalmente convenuta la durata dell'arruolamento, e devono essere sempre e precisamente indicati i mari, nei quali il capitano avrà diritto di navigare, i luoghi di malaria od altri, che per qualunque ragione si vogliono escludere, la razione di bordo e le bevande da somministrarsi all' equipaggio, le condizioni relative ai mezzi di ritorno in patria dell' equipaggio stesso per arruolamento finito o sciolto, per chiamata al servizio militare o per altra legittima ragione, eccetto quella di naufragio del bastimento, infine i patti relativi alle monete, colle quali dovranno essere saldate all' estero le competenze dell' equipaggio. Inoltre è fatto obbligo all'autorità marittima e consolare di avvertire gli equipaggi della convenienza d' inserire nelle convenzioni d' arruolamento una clausola, che stabilisca i loro obblighi e diritti nel caso, in cui, essendo prossima la scadenza dell' arruolamento, volessero i capitani riprendere viaggi, che non potessero compiersi nel tempo ancora mancante alla detta scadenza. — Nell'*Art. 467* sono indicate le formalità, che devono essere osservate dall' uffiziale di porto o consolare, compiuto l' atto delle convenzioni di arruolamento. L' *Art. 468 Regol.* si riferisce alla trascrizione delle convenzioni di arruolamento nel giornale di bordo. Da ultimo l' *Art. 469* dispone che gli atti relativi a tale convenzione si raccolgono in volumi, i quali si conservano nell' archivio dell' uffizio, cui appartengono.

[a] L' *Art. 521 Cod. Comm.* stabilisce che il ruolo dell'equipaggio debba indicare il salario o la parte degli utili dovuti alle persone dell' equipaggio.

concluso, esso è tenuto ad adempiere di preferenza il contratto concluso pel primo [a].

Se però ha già avuto luogo l'inscrizione nel ruolo, in base al contratto posteriore, senza che sia stato inscritto eziandio in base al primo, quello ha la preferenza su questo [b].

La disposizione dell'alinea primo si fonda sopra considerazioni di opportunità, nello stesso modo che, per eguali considerazioni, le più recenti ordinanze relative ai domestici contengono una disposizione conforme. Naturalmente questa disposizione non pregiudica il diritto di chi ha concluso il contratto posteriore ad aver il risarcimento di danni (Motivi pag. 42). La preferenza accordata al contratto di arruolamento, anche posteriore, quando in base ad esso sia stato eseguito l'atto d'inscrizione nel ruolo, si spiega, avuto riguardo al carattere di quest'ultimo, che costituisce una conferma ufficiale del contratto (vedi sopra a pag. 302, 303 le spiegazioni al § 11.).

§ 27.

Se un marinaio è arruolato soltanto dopo la compilazione del ruolo dell'equipaggio, valgono per lui, in mancanza di patti speciali, le convenzioni intervenute col rimanente equipaggio, in conformità del ruolo stesso; in ispecial modo egli può pretendere solo quel salario, che, a termini del ruolo dell'equipaggio, spetta agli altri marinai del suo grado [c].

Se un marinaio è arruolato solo, quando sia già stato compilato il ruolo dell'equipaggio, senza che i suoi rapporti

---

[a] Tale disposizione deve, presso di noi, riguardarsi quale applicazione de principii generali di diritto in materia di locazione d'opera e dell'*Art. 264 Cod. Mar. Merc.*, in forza del quale è considerato disertore l'individuo dell'equipaggio, che, dopo essersi arruolato, non si rechi a bordo della nave.

[b] Questa causa di preferenza non è ammessa nel nostro diritto e non sarebbe conciliabile col metodo diverso di procedere all'arruolamento.

[c] Il nostro diritto contempla in egual modo il caso sì di arruolamento simultaneo di tutto l'equipaggio, come di arruolamenti separati e successivi. Quest'applicazione estensiva agli arruolamenti posteriori delle convenzioni intervenute col rimanente equipaggio non può quindi aver luogo presso di noi.

di servizio sieno stati regolati con ispeciali disposizioni contrattuali, devesi presumere che sia stata intenzione di ambe le parti di attribuire a questo marinaio lo stesso trattamento, che, giusta il ruolo dell'equipaggio, spetta agli altri marinai dello stesso grado. Questo era il fondamento della disposizione dell'art. 530 Cod. Comm. (Cfr. Prot. IV, pag. 1968), dal quale questo paragrafo è stato preso testualmente.

§ 28.

L'obbligo del marinaio di trovarsi a bordo coi propri effetti e di prestare servizio comincia, quando non siasi pattuito altrimenti, non appena abbia avuto luogo l'inscrizione nel ruolo.

Se il marinaio ritarda l'entrata in servizio oltre 24 ore, il capitano è autorizzato a recedere dal contratto, senza pregiudizio dei suoi diritti pel rimborso delle maggiori spese eventualmente fatte per provvedere alla sostituzione e pel risarcimento di altri danni derivanti dal ritardo [*a*].

Nell'alinea primo è riprodotto l'alinea primo dell'art. 531 Cod. Comm. coll'aggiunta soltanto delle parole « coi suoi effetti. » Il diritto speciale, accordato al capitano nell'alinea secondo, di recedere dal contratto, qualora il marinaio ritardi ad entrare in servizio, devesi spiegare, avuto riguardo all'interesse della navigazione. Il capitano non può infatti essere esposto al pericolo di dovere, in caso di ritardo all'entrata in servizio, intraprendere il viaggio con insufficiente equipaggio. Deve perciò essergli dato il mezzo di arruolare un marinaio, che supplisca il ritardatario, senza che di fronte a questo egli resti obbligato in base al contratto di arruolamento (Motivi pag. 43). L'esercizio di questo diritto non presuppone che il ritardo del marinaio sia colposo; senza un *culpa* però non può il marinaio essere tenuto a risarcire il danno causato dal suo ritardo.

[*a*] Valgono a questo riguardo, nel silenzio della legge, in primo luogo le pattuizioni del contratto di arruolamento, secondariamente gli usi locali, da ultimo i principii del diritto comune.

§ 29.

Il capitano può costringere coattivamente, per mezzo dell'ufficio marittimo, ad adempiere il proprio servizio il marinaio, che, dopo l'inscrizione nel ruolo, si sottragga all'assunzione ed alla continuazione del servizio [a].

Le spese, che ne derivano, restano a carico del marinaio.

In questo paragrafo è ripetuto l'art. 532 Cod. Comm., coll'indicazione però dell'autorità, per mezzo della quale il marinaio può essere obbligato ad adempiere al suo dovere.

Colla espressione « sottrarsi alla continuazione del servizio » deve ritenersi indicato non soltanto il caso di diserzione, ma eziandio quello di rifiuto al lavoro per parte dei marinai allo scopo di ottenere forzatamente dal capitano od il congedo o più elevati salarii (*Entsch. des R. O. H. G.* IV pag. 292); infatti pella continuazione del servizio non basta che il marinaio resti a bordo, ma si richiede eziandio che eseguisca i lavori relativi alle sue mansioni. Si ricorre però alle vie coattive, solo allorquando il marinaio si sottragga all'adempimento dei doveri, che gli incombono, e non già quando il rifiuto di incominciare o di continuare il servizio sia determinato da un motivo, che possa ritenersi legittimo (Motivi pag. 43). Se il marinaio accampa un tale motivo, sono applicabili i §§ 105 e 106. Naturalmente si può allora procedere coattivamente per ottenere l'esecuzione provvisoria della decisione dell'ufficio marittimo.

§ 30.

Il marinaio è obbligato, relativamente al servizio della nave, a prestare assoluta obbedienza ai comandi del capitano, e ad eseguire in ogni

[a] *Art. 271 C. M. M. Qualora il disertore nello Stato sia arrestato prima della partenza della nave, il capitano potrà ottenerne dalla autorità marittima la consegna a bordo, avuto riguardo alle particolari circostanze del fatto. — Art. 272. Qualora venga arrestato prima della partenza della nave, l'individuo disertato in paese estero sarà rimesso al capitano, e verrà sottoposto a procedimento penale al ritorno della nave nello Stato.*

tempo tutti i lavori, che gli siano commessi pella nave e pel carico [a].

Egli deve adempiere questa obbligazione, sia a bordo della nave e delle sue imbarcazioni, come anche nelle chiatte ed in terra, tanto in circostanze ordinarie, quanto eziandio in caso di avaria [b].

Senza il permesso del capitano egli non può abbandonare la nave fino al momento della cancellazione dal ruolo. Quando gli sia concesso un tale permesso, egli deve far ritorno a bordo al tempo stabilito; se però nessun tempo sia stato fissato, prima delle ore otto di sera [c].

I due primi alinea, di cui il primo è tolto dall' art. 533 Cod. Comm., si spiegano, considerando che i lavori da eseguirsi a bordo di una nave non sono così semplici, e non possono essere stabiliti così irrevocabilmente da permettere di fissarli nel contratto di arruolamento per ogni classe dell' equipaggio. In luogo della determinazione contrattuale dei servizi è stata quindi imposta l'assoluta obbedienza agli ordini del capitano, che si riferiscano alla nave.

---

[a] *Art. 92 Cod. Mar. Merc. I capitani e padroni devono mantenere l'ordine e la polizia sulla propria nave; e tutte le persone, che vi sono imbarcate, in qualsivoglia qualità, devono loro rispetto ed obbedienza in tutto ciò che concerne la tranquillità del bordo, la sicurezza della nave, la cura delle mercanzie ed il successo della spedizione. — A questo effetto i capitani e padroni possono valersi del potere disciplinare loro concesso dagli Art. 450 e seg. — In nessun caso, salvo un' urgenza del servizio di bordo, il capitano o padrone potrà impedire che la gente del suo bordo si presenti alle autorità marittime o consolari per porgere reclami.* — L'*Art. 450 Cod. Mar. Merc.* dice che, in forza del potere disciplinare, le autorità, che ne sono investite, hanno facoltà di reprimere le semplici mancanze di disciplina commesse dalle persone poste sotto la loro dipendenza. L'*Art. 451 n. 4 Cod. Mar. Merc.* annovera fra le persone, cui è affidato il potere disciplinare, il capitano o padrone sopra qualunque persona imbarcata sulla sua nave, compresi i passeggieri.

[b] L' *Art. 128 Cod. Mar. Merc.* impone in modo espresso alle persone dell' equipaggio di lavorare pel ricupero della nave, degli attrezzi, del carico. Naturalmente in questo caso, come anche nell' ipotesi di una semplice avaria, trattandosi di cosa attinente alla sicurezza della nave ed al successo della spedizione, sussiste nel modo più rigoroso il dovere di rispettare ed obbedire il capitano sancito dall' *Art. 92* sopra riferito.

[c] L' *Art. 452 Cod. Mar. Merc.* annovera fra le mancanze di disciplina, che vanno represse con punizioni disciplinari: l' assenza dal bordo, senza autorizzazione del capitano, quando non oltrepassi le 24 ore.

§ 31.

Quando la nave si trova in un porto, il marinaio è obbligato soltanto in casi urgenti a lavorare più di dieci ore per giorno.

§ 32.

Nel caso di qualche pericolo di mare, e specialmente quando sia da temersi un naufragio, come pure in caso di violenza o di assalto contro la nave od il carico, il marinaio deve prestare senza discussione tutto l'aiuto, che gli sia imposto, pella conservazione della nave e del carico, e non può lasciare la nave senza il consenso del capitano, finchè questi resti a bordo.

Egli è obbligato, nel caso di naufragio, ad adoperarsi con tutte le sue forze, in conformità agli ordini del capitano, pella salvezza delle persone e dei loro effetti, come pure per la sicurezza degli attrezzi e del carico, e nel caso di ricupero deve prestare aiuto, contro la continuazione del salario e del mantenimento [a].

Quando sopravviene un sinistro alla nave, il contratto di arruolamento ha il suo termine (§ 56). Perciò, dopo la perdita della nave, il marinaio non sarebbe, in base al contratto di arruolamento, obbligato ad alcun ulteriore servizio nell'interesse dei proprietarii della nave, dei passeggieri e degli interessati nel carico. Ora, poichè nella maggior parte dei casi,

---

[a] Vedi specialmente l'*Art. 128 Cod. Mar. Merc.*, di cui è cenno alla nota *b* a pag. 317. — L'*Art. 586 Capov. ult. Cod. Comm.* attribuisce ai marinai, in qualunque modo arruolati, il diritto al pagamento delle giornate da essi impiegate per salvare gli avanzi della nave e le cose naufragate, e l'*Art. 123 Capov. ult. Cod. Mar. Merc.* dichiara privilegiati sugli avanzi della nave e sui noli gli alimenti del capitano e dell'equipaggio, le indennità di via pel loro ritorno in patria ed i salari dell' equipaggio stesso. Riguardo all' obbligo di non lasciare la nave senza il consenso del capitano, finchè questi resta a bordo, vedasi l'*Art. 111 Cod. Mar. Merc.*, a termini del quale il capitano e l'equipaggio non possono abbandonare la nave, se non dopo aver esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica a fine di salvarla, ed il capitano o padrone deve essere l' ultimo a scendere da bordo.

solo colla continuazione di questi servizi, può essere attenuato il danno, che colpisce queste persone, così tale continuazione è dalla legge imposta ai marinai in modo espresso (Prot. relativi al Codice di Commercio, il quale all'art. 542 al. 3 conteneva una simile disposizione, IV pag. 1986 e seg.).

§ 33.

Il marinaio è obbligato, quando ne sia richiesto, a prender parte alla relazione ed a confermare con giuramento le sue dichiarazioni.

Egli deve adempiere questa obbligazione contro pagamento delle eventuali spese di viaggio e di soggiorno, anche allorquando il contratto di arruolamento sia risoluto in seguito ad una perdita della nave (§ 56).

Questo paragrafo è tolto dagli Art. 535 e 542 al. 3 Cod. Comm. Riguardo alla relazione l'equipaggio si trova in condizione diversa del capitano. Questi ovvero, in caso di morte o di impedimento di lui a fare la relazione, l'ufficiale di bordo più prossimo per grado, è tenuto a fare la relazione senza che ne sia in alcun modo richiesto; il marinaio ha soltanto l'obbligo di cooperare alla relazione, ed anche ciò solo nel caso di espressa domanda.

§ 34.

Se, dopo il principio del viaggio, si scopre che il marinaio è incapace al servizio, pel quale si è arruolato, il capitano ha la facoltà di abbassare di grado il marinaio, fatta eccezione pel timoniere, e di ridurne in proporzione il salario.

Se il capitano si vale di questa facoltà, egli deve comunicare all'interessato, appena sia possibile, la presa disposizione, ed anche annotare nel giornale di bordo, come e quando ciò sia avvenuto. Prima della comunicazione e dell'annotazione, non si può attuare la diminuzione del salario [a].

[a] Manca nel nostro diritto una disposizione in proposito.

Finchè il viaggio non è ancora intrapreso, il capitano può congedare il marinaio, che sia incapace ai servizi, pei quali si è arruolato (§ 57). Dopo il principio del viaggio, il capitano può attenuare i danni, che gli derivano dall'incapacità del marinaio, che non può più congedare, coll'abbassarlo di grado, p. es. col ridurre a marinaio il carpentiere, e coll'assegnargli eziandio il minor salario corrispondente a questo grado. Il capitano, dopo il principio del viaggio, non solo non può congedare il timoniere, ma neppure può abbassarlo di grado. A giustificar ciò viene addotta la ragione che i timonieri devono sottoporsi ad un esame davanti ad un'autorità dello Stato, e che possono assumere il servizio, in tale qualità, soltanto dopo essere stati dichiarati idonei dall'autorità, e che non si può ammettere che un timoniere, ritenuto idoneo da una tale commissione esaminatrice, sia dal capitano dichiarato incapace (Prot. della Conf. d'Amburgo IV pag. 1991 e seg.); argomentazione, di cui si può certamente ammettere l'esattezza. Naturalmente il capitano è autorizzato a sospendere il timoniere dalle sue funzioni, ma egli deve, quando nessuna riserva sia stata fatta nel contratto di arruolamento, corrispondergli, durante il viaggio, l'intiero salario e gli altri emolumenti. Del resto l'alinea primo è tolto dall'art. 543 n. 1 Cod. Comm.

§ 35.

Il salario decorre, in mancanza di una convenzione contraria, dal momento dell'inscrizione nel ruolo [a].

Il paragrafo corrisponde all'art. 531 al. 2 Cod. Comm.

§ 36

Il salario deve pagarsi al marinaio, quando non siasi pattuito altrimenti, soltanto dopo il compimento del viaggio, ovvero nel momento della fine del servizio, quando questa abbia luogo precedentemente.

Il marinaio può però nei viaggi intermedii

[a] Vedasi l'*Art. 466 Regol.* riferito alla nota *a* a pag. 312. 313.

richiedere, nel primo porto in cui la nave sia scaricata completamente o nella massima parte, il pagamento della metà del salario già guadagnato fino a quel momento (§ 67), purchè sieno decorsi sei mesi dall' inscrizione nel ruolo. Parimenti il marinaio può, quando sieno decorsi altri sei mesi dal pagamento precedente, richiedere che gli sia pagata la metà del salario guadagnato posteriormente all' ultimo pagamento [a].

L' alinea primo è, come già fu rilevato nei protocolli pel Codice di Commercio, il cui art. 536 al. 1 è conforme (IV pagina 1974), indispensabile pel mantenimento della disciplina a bordo.

Nell'alinea secondo devesi osservare che non solo il primo, ma anche ogni ulteriore pagamento, può essere richiesto dal marinaio solo allorquando la nave, nel porto in cui è approdata, sia scaricata completamente o nella massima parte; infatti il diritto ai successivi pagamenti in acconto compete ai marinai « nello stesso modo » che pel primo, e perciò anche subordinatamente alle stesse condizioni. Non sarebbe neppure da tener conto della circostanza che il capitano si trovasse, relativamente ai pagamenti posteriori, in condizioni meno favorevoli che riguardo al primo.

Il Codice di Commercio (Art. 536 al. 2) riservava alle leggi dei singoli Stati, ed in mancanza di queste agli usi locali del porto d' inscrizione della nave, il disporre circa il diritto dell' equipaggio ad avere pagamenti in acconto.

§ 37.

In mancanza di una convenzione, l'uso locale del porto, in cui il marinaio è inscritto nel ruolo, stabilisce, se ed in quale misura, prima dell' incominciamento del viaggio, debbansi pagare acconti sul salario o caparre [b].

[a] I diritti competenti al marinaio a questo riguardo dovranno, in conformità agli articoli più volte citati, che regolano la compilazione del contratto d' arruolamento, risultare da questo contratto.

[b] Anche tale eventuale diritto del marinaio risulterà di regola, presso di noi, dal contratto di arruolamento.

§ 38.

Tutti i pagamenti ai marinai devono, in mancanza di convenzione in contrario, essere fatti, a loro scelta, od in contanti o per mezzo di un assegno, tratto sull'armatore, pagabile a vista [a].

Il marinaio ha facoltà di pretendere il pagamento del salario per mezzo di assegni sopra l'armatore, allo scopo di far pervenire con maggior sicurezza i denari in patria ai suoi congiunti; una tale regola vigeva già precedentemente in Germania nel diritto particolare dei singoli Stati. Però, nell'interesse del marinaio, è prescritto che, in mancanza di contrarie convenzioni, l'assegno debba essere a vista, mentre le precedenti leggi particolari stabilivano che questi assegni fossero pagabili ad uno o due giorni vista (Cfr Legge prussiana introduttiva del Codice di Commercio Art. 56, § 1.

§ 39.

Prima d'intraprendere il viaggio, il capitano deve compilare un libro di conti, nel quale devonsi annotare tutte le anticipazioni e gli acconti dati sul salario, come pure le caparre eventualmente esborsate. In questo libro il marinaio deve rilasciare quitanza alla ricevuta di ogni pagamento. Anche il capitano deve ad ogni marinaio, che lo domanda, consegnare uno speciale libretto, ed annotarvi parimente ogni pagamento fatto sul salario del possessore del libretto.

§ 40.

Se, durante il viaggio, il numero dei componenti l'equipaggio viene a diminuire, e non è nuovamente completato, i salari in tal modo rispar-

---

[a] L' *Art. 466 Regol.* prescrive che negli atti di convenzione d'arruolamento sieno fra le altre cose contenuti i patti relativi alle monete, colle quali debbono essere saldate all'estero le competenze dell'equipaggio.

miati devono, quando non siasi pattuito il contrario, ripartirsi fra i marinai rimanenti in proporzione del loro salario. Non si fa luogo però alla ripartizione, se la diminuzione dell'equipaggio è derivata da diserzione, e gli effetti del marinaio disertato non sono rimasti a bordo.

Se il numero dei componenti l' equipaggio è diminuito durante il viaggio di oltre un sesto, il capitano deve, a richiesta dei marinai rimanenti, completare il numero, quando le circostanze lo permettano.

I salari risparmiati colla diminuzione dell'equipaggio devono ripartirsi fra i marinai rimanenti, perchè aumenta allora anche l' onere del lavoro. L' eccezione stabilita a questo diritto dell' equipaggio si spiega, perchè la diserzione di marinai con asportazione degli effetti si può concepire solo ammettendo che ne fossero informati i marinai rimasti (Vedi Motivi pag. 46 e seg.)

§ 41.

In tutti i casi, in cui una nave resti lontana oltre due anni, ed il salario sia pattuito a tempo, si fa luogo ad un aumento di salario in favore del marinaio, che sia a servizio da due anni, quando non siasi convenuto il contrario.

Quest' aumento è regolato nel modo seguente:

1) Il mozzo, col principio del terzo anno, acquista il salario assegnato ai marinai semplici nel ruolo dell'equipaggio, ovvero quello medio, che risulta da questo ruolo, e col principio del quarto anno gli compete il salario stabilito nel ruolo pei marinai provetti;

2) Il marinaio semplice riceve, col principio del terzo anno, il salario, che nel ruolo dell' equipaggio è assegnato ai marinai provetti, e col principio del quarto anno riceve l' aumento di un quinto;

3) Pel rimanente equipaggio il salario indicato nel ruolo aumenta, col principio del terzo anno, d'un quinto, e, col principio del quarto anno, di un altro quinto dell' importo originario.

Nel caso del numero 2 il marinaio semplice va inscritto, col principio del terzo anno, nella classe dei marinai provetti.

L'ammontare medio del salario dei marinai semplici, risultante dal ruolo dell'equipaggio, dovrà esser corrisposto, giusta il numero 1 del paragrafo, al mozzo, qualora sulla nave in questione i marinai semplici si suddividano in apprendisti ed in mezzi marinai, ovvero se ai singoli marinai semplici sia assegnato un diverso salario.

La legge dispone che, col principio del terzo anno, il marinaio semplice acquista il grado di marinaio provetto. Da ciò si deduce che pel mozzo, riguardo al quale la legge nulla dispone, non si fa luogo al corrispondente aumento di grado.

Il Codice di Commercio (Art. 541), il quale, anche pel caso che la nave si trovasse all'estero da oltre due anni, stabiliva un aumento del salario pattuito in ragione di tempo pei marinai, che fossero in servizio fino dal viaggio dell' andata, ha lasciato alle leggi dei singoli Stati il determinare la misura di questo aumento.

§ 42.

I crediti, che derivano, a termini dei contratti di arruolamento, al capitano ed alle persone componenti l'equipaggio, che siensi trovati sopra una nave, la quale, giusta gli articoli 866 e 867 del Codice di Commercio generale germanico, debba riguardarsi come perduta, cessano colla decorrenza del tempo, che dà luogo alla presunzione di perdita. I rapporti di servizio si considerano allora cessati, quando sia trascorsa la metà di un mese dal giorno, in cui siasi avuta l' ultima notizia della nave.

L'ammontare dei crediti devesi rimettere al-

l'ufficio marittimo del porto d'inscrizione, il quale deve curarne la consegna agli aventi diritto.

Il primo alinea del paragrafo si fonda esclusivamente sopra considerazioni di opportunità (Cfr. Motivi pag. 48).

§ 43.

Al marinaio spetta il vitto per conto della nave dal momento, in cui intraprende il servizio. Egli può consumare solo pei suoi proprii bisogni il cibo e le bevande, che gli sono corrisposte, e non può alienarne, dissiparne o metterne a parte in altro modo alcuna porzione [*a*].

La qualità del vitto deve, giusta il § 12 dell' Ordinanza per la gente di mare, risultare dal ruolo dell' equipaggio. Il marinaio ha diritto al mantenimento, il quale è stabilito per qualità e quantità, ma non ad una determinata quantità di viveri. Ciò vale a giustificare la disposizione seconda dell' articolo.

§ 44.

L'equipaggio ha diritto di avere a bordo della nave uno spazio, corrispondente al numero dei suoi componenti ed alla grandezza della nave, destinato soltanto a questi ed ai loro effetti, ben riparato e sufficientemente arieggiato.

Se al marinaio non può, in seguito ad un sinistro o per altri motivi, essere assegnato temporaneamente un ricovero sulla nave, deve essergli procurato altrove un ricovero conveniente.

§ 45.

Secondo le leggi locali del porto d'inscrizione si determinano, in caso di dubbio, la misura mi-

[*a*] La misura della razione di bordo e delle bevande da somministrarsi all' equipaggio deve, giusta l' *Art. 466 Regol.*, risultare dagli atti di convenzione di arruolamento.

nima della razione giornaliera di cibo e bevande pei marinai (§ 43), la grandezza e l'assetto dello spazio destinato ad alloggio (§ 44) e la quantità minima dei medicinali, che devono prendersi a bordo.

Spetta al governo dei singoli Stati di dare, per mezzo d'ordinanze, più precise disposizioni [*a*].

§ 46.

Il capitano è autorizzato, nel caso di una durata straordinariamente lunga del viaggio, od in causa di sinistri verificatisi, a diminuire le razioni, od a fare modificazioni riguardo alla scelta dei cibi e delle bevande.

Egli deve annotare nel giornale di bordo, quando, per quali motivi ed in qual modo sia stata fatta la riduzione od il mutamento.

Quando siasi ommesso di far ciò, ovvero se le disposizioni prese dal capitano risultano ingiustificate, ovvero causate da sua colpa, spetta al marinaio un compenso corrispondente alle privazioni sofferte. Circa questo diritto si pronuncia, con riserva delle vie legali, l'ufficio marittimo, davanti al quale avviene la cancellazione dal ruolo [*b*].

[*a*] Giusta l'*Art. 599 Regol.*, la razione da somministrarsi all'equipaggio, in mancanza di patti speciali risultanti dalle convenzioni di arruolamento, non può essere, rispetto alla quantità, inferiore a quella fissata per gli equipaggi dei bastimenti della marina militare dello Stato.

[*b*] *Art. 94 Cod. Mar. Merc. Se nel corso del viaggio mancassero o si guastassero le provviste d'acqua e le vettovaglie, il capitano o padrone dovrà provvedere al bisogno della gente imbarcata con tutti i mezzi possibili. — A questo effetto egli deve procurare di rifornirsene dalle navi, che incontrasse, od altrimenti approdando al più vicino luogo, quand'anche fosse per ciò necessario deviare di rotta. — Art. 95 Cod. Mar. Merc. Se la gente dell'equipaggio non riceve l'intera razione convenuta prima della partenza, ed, in mancanza di convenzione, quella stabilita dal regolamento, mentre esistevano a bordo provviste in sufficiente quantità, o, essendo queste mancate od alterate, era possibile rifornirle, sarà dovuta all'equipaggio un'indennità, senza pregiudizio delle pene incorse dal capitano. — Se la riduzione della razione fosse necessaria per forza maggiore, sarà dovuto al marinaio l'equivalente in denaro.*

Giusta l'alinea terzo, il marinaio ha diritto ad un compenso: 1° se non è stata fatta l'annotazione nel giornale di bordo; 2° se le disposizioni del capitano risultano ingiustificate; 3° se queste disposizioni sono la conseguenza di una colpa del capitano, p. es. di un insufficiente approvvigionamento della nave. Basta che si verifichi uno di questi casi, ed il marinaio ha diritto al compenso, quand' anche sia stata soltanto ommessa la prescritta annotazione nel giornale, e non varrebbero le circostanze che la disposizione fosse per sè stessa pienamente giustificata, e che nessuna colpa fosse imputabile al capitano.

§ 47.

Se un ufficiale di bordo o non meno di tre marinai muovono reclamo ad un ufficio marittimo, allegando che la nave, sulla quale essi sono arruolati, è inabile alla navigazione, ovvero che le provvigioni, che la nave porta seco in cibi e bevande pei bisogni dell' equipaggio, sono insufficienti o guaste, l' ufficio marittimo deve procedere ad una visita della nave o delle provvigioni, secondo i casi, ed inserire nel giornale di bordo il risultato della visita. Qualora il reclamo risulti fondato, esso deve eziandio promuovere i provvedimenti opportuni [a].

Il caso di forza maggiore dovrà risultare da un processo verbale consegnato sul giornale e sottoscritto dagli ufficiali di bordo. — L' *Art. 599 Regol.*, riferito nella nota precedente, prevede il caso, in cui la natura dei viaggi e la specialità degli approdi giustifichino variazioni nella qualità delle sostanze alimentari e delle bevande.

[a] L' *Art. 81 Cod. Mar. Merc.* autorizza le autorità marittime e consolari a far visitare straordinariamente d'ufficio qualunque nave, ogniqualvolta vi sieno lagnanze d'interessati; questa visita però è obbligatoria, quando le lagnanze vengano fatte dalla maggioranza dell' equipaggio, prima che la nave sia caricata. — Il successivo *Art. 96* concede alle persone dell'equipaggio, in numero non minore del terzo, il diritto di reclamare contro la qualità o l' insufficienza dei viveri presso l' autorità marittima nello Stato, ed all' estero presso le autorità consolari, ed in difetto presso i comandanti delle regie navi, ed in mancanza di queste presso le autorità locali. Queste autorità, previo accertamento del vero stato delle cose, devono ingiungere, ove ne sia il caso, al capitano o padrone di provvedere immediatamente, e, questi non ottemperando, devono provvedere d'ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo sul corpo e sugli attrezzi della nave, o sussidiariamente facendo vendere o dando in pegno merci nel limite dei bisogni.

La disposizione di questo paragrafo, che fu aggiunta alla legge dal *Reichstag*, non è senza pericolo, imperocchè essa lascia aperto l' adito ad abusi da parte dell' equipaggio, dai quali possono derivare all'armatore ed agli interessati nel carico irreparabili perdite (1).

Riguardo alla qualità di ufficiale di bordo io rinvio alle spiegazioni date al § 3; aggiungo soltanto che il nostromo, qualora muova reclamo nella qualità di ufficiale di bordo, deve dimostrare che questa qualità gli compete realmente, cioè che egli fa l' ufficio di timoniere (2).

Il § 94 commina delle pene pel caso di reclami infondati, che siano mossi dolosamente o senza apparenza di ragione.

§ 48.

Qualora dopo il cominciamento del servizio il marinaio cada ammalato o ferito, l'armatore sopporta le spese del mantenimento e della cura:

---

(1) Io voglio solo accennare, a modo di esempio, al caso, in cui ad un concorrente del proprietario del carico possa importare di ritardare per due o tre giorni la partenza della nave. Non sempre riuscirà difficile di trovare fra l'equipaggio di una grande nave di 40 o 50 uomini tre giovani sventati, che muovano reclamo, allegando l' innavigabilità della nave. La pena comminata al paragrafo 94 sarà al contrario ben difficilmente un efficace rimedio. Fa però una singolare impressione il fatto che la circolare emendata pei consoli germanici del 22 Febbraio 1873, la quale contiene disposizioni circa l' esecuzione di questo paragrafo da parte dei consoli, obblighi questi ultimi ad avvertire i marinai dell' obbligazione al risarcimento dei danni, qualora il reclamo risulti infondato; come se quest'obbligo di prestare un'indennità potesse realizzarsi nel maggior numero dei casi. Certamente devesi avvertire che, per quanto consta pubblicamente, la disposizione in esame non ha occasionati inconvenienti meritevoli di menzione, inquantochè, solo in rarissimi casi, gli equipaggi si sono valsi del diritto, che loro competeva, di muover reclamo.

(2) Così dispone anche la circolare citata nella nota precedente: il console deve primieramente stabilire la qualità di colui che reclama. In ispecial modo, se il reclamo è mosso da un marinaio, allegando la sua qualità di ufficiale di bordo, egli deve fornire la prova che questa qualità gli compete realmente. Solo il timoniere della nave è esente dall' obbligo di fornire questa prova.

1) pel periodo di tre mesi dal momento in cui il marinaio cade ammalato od è ferito, se questi in causa della malattia o della ferita non intraprende il viaggio.

2) pel periodo di tre mesi, dal momento del ritorno della nave, se il marinaio ha intrapreso il viaggio ed è ritornato in un porto germanico.

3) per il periodo di sei mesi dal momento del ritorno della nave, se, dopo aver intrapreso il viaggio, ha fatto ritorno colla nave, ma però il viaggio di ritorno di questa non finisce in un porto germanico.

4) pel periodo di sei mesi dal momento in cui la nave ha proseguito il viaggio, se durante questo egli ha dovuto esser lasciato in terra.

Il marinaio, qualora non ritorni colla nave nel porto, dal quale questa ha intrapreso il suo viaggio di andata, ha diritto eziandio al ritorno gratuito al porto di partenza, (§§ 65 e 66) ovvero, a scelta del capitano, ad un corrispondente compenso [a].

---

[a] *Art. 537 Cod. Comm. Il marinaio, che contrae malattia durante il viaggio, o che è ferito pel servizio della nave, è pagato dei salari, ed è curato e medicato a spese della nave. Se è ferito nell' eseguire un servizio comandato nell' interesse della nave e del carico è curato a spese della nave e del carico. — Allorchè la cura richieda che il marinaio sia sbarcato, il capitano deve depositare nelle mani dell'ufficiale consolare la somma giudicata necessaria per la cura ed il ritorno in patria. — Dove non trovasi ufficiale consolare, il capitano deve far ricoverare il marinaio in un ospedale od altro luogo, in cui possa essere curato, depositando anche la somma indicata di sopra. — In ogni caso il marinaio sbarcato non ha diritto alle spese di cura ed ai salari per più di quattro mesi dallo sbarco.* — L' *Art. 75 Cod. Mar. Merc.* dispone del pari che le spese del ritorno in patria di un individuo dell' equipaggio di un legno nazionale, sbarcato od abbandonato in paese estero od in un porto dello Stato diverso da quello dell' arruolamento, senza che abbia ricevuto contemporaneo arruolamento sopra altra nave, sono poste a carico della nave, e sono sborsate dal capitano o padrone all' ufficiale consolare od alla autorità marittima nell' atto dello sbarco, in tutti i casi, in cui la persona sbarcata sia stata congedata dall' armatore, capitano o padrone per qualunque causa non procedente dal fatto o dalla volontà dell' arruolato. A questo riguardo va tenuto conto del disposto del *Capo XIV (Dei rimpatrii) Titolo II Sezione I,* il quale determina l' indennità di

Il paragrafo, il quale è sostanzialmente conforme all' articolo 548 Cod. Comm., obbliga l' armatore a sopportare in diversa misura le spese di mantenimento e di cura del marinaio ammalato o ferito. Questa obbligazione si estende a tutte le malattie o ferite, che un marinaio incontra durante il tempo di servizio, cioè dopo di avere effettivamente intrapreso il suo servizio, senza distinguere se sia stato colpito o no nel disbrigo del servizio stesso, o per colpa propria dell' ammalato, p. es. per imprevidenza nel disimpegno delle sue mansioni. (Prot. al Cod. Comm. IV, pag. 2012). Dall'avere la legge stabilita un'eccezione a tale obbligazione dell'armatore, solo allorquando la colpa consista in un atto illecito od immorale (§ 50), si deduce questo principio, che si scosta dal diritto civile e dalle

---

via alle persone congedate dal servizio di bastimenti nazionali. Questa consiste: *a*) nel prezzo del nolo e del mantenimento a bordo, da convenirsi secondo l'uso locale. se il rimpatrio si effettua con bastimento a vela: solo il secondo, che abbia grado di capitano, deve essere ammesso alla tavola del capitano di bordo; tutte le altre persone congedate vanno trattate, in quanto a vitto ed alloggio, come equipaggio di bordo; *b*) nel prezzo di un posto dell' ultima classe per tutte indistintamente le persone dell'equipaggio, fatta eccezione pel secondo di bordo, avente il grado di capitano, al quale spetterà un posto della classe immediatamente superiore, se il rimpatrio avviene con piroscafo o per ferrovia. (*Art. 475 Regol.*) — Il successivo *Art. 476* stabilisce l' importo dell' indennità giornaliera durante il viaggio in ferrovia o sul piroscafo, qualora nel prezzo di passaggio non sia compreso il vitto. — *Se la persona congedata*, dispone l' *Articolo 477 Regol., fosse ammalata o ferita, saranno calcolate e tenute in deposito le somme necessarie alle spese di cura nel luogo di sbarco, avuto riguardo a quanto prescrive sulla materia il Codice di Commercio, ed alle spese di rimpatrio in base alle norme, di cui nei precedenti Art. 475 e 476. Il danaro, che avanzasse, sarà dall' uffizio consolare, che ha ricevuto il deposito, mandato al ministero della marina coi documenti giustificativi delle spese. — Se trattisi invece di deposito fatto nello Stato, sarà cura del competente uffizio di porto di far tenere a chi spetta, col conto dimostrativo, il denaro sopravanzato.* — L' *Art. 478 Regol.* prescrive che i salari dovuti alle persone dell' equipaggio sieno, secondo i casi, pagati dal capitano o padrone nell' atto dello sbarco, o da loro depositati, insieme alle spese di cura e di rimpatrio, nelle mani dell' uffiziale di porto o consolare. — Quando il capitano non possa altrimenti soddisfare del loro avere le persone sbarcate, ed il bastimento sia ancorato all' estero od in un porto dello Stato, ove non risiedono i proprietari o l' armatore, egli deve contrarre un prestito a cambio marittimo. L' *Art. 479 Regol.* dichiara che alle norme stabilite negli *Art. 475*, *476* può derogarsi con particolare accordo fra le parti al momento dello sbarco o con patti espressi nelle convenzioni di arruolamento. Giusta l' *Art. 480 Regol*, l' obbligo, come il diritto al rimpatrio, non si riferisce che al porto di arruolamento, salvo il caso, in cui la spesa necessaria per dirigere le persone da rimpatriarsi al luogo di domicilio od in altro di loro scelta sia minore od eguale a quella, che abbisognerebbe per inviarle al porto di arruolamento. Il motivo di tale provvedimento deve risultare da apposita dichiarazione degli uffiziali di porto o consolari.

regole date dal Codice di Commercio (Art. 523) riguardo al capitano.

Circa il diritto del marinaio al ritorno gratuito vedi eziandio i §§ 65 e 66. Cfr. in proposito anche le spiegazioni al § 59 N. 3.

§ 49.

Il marinaio ammalato o ferito riceve salario:

se non ha intrapreso il viaggio, fino alla cessazione del servizio;

se ha intrapreso il viaggio ed ha fatto ritorno colla nave, fino al compimento del viaggio di ritorno;

se ha dovuto, durante il viaggio, essere lasciato in terra, fino al giorno in cui ha abbandonata la nave.

Se il marinaio è ferito nel difendere la nave, egli ha diritto inoltre ad una conveniente rimunerazione, la quale, ove occorra, sarà determinata dal giudice [*a*].

La rimunerazione, che questo paragrafo, il quale corrisponde perfettamente all'art. 549 Cod. Comm., concede al marinaio ferito nella difesa della nave, non deve avere il carattere di un completo risarcimento di tutti i danni, che in conseguenza della ferita derivano al marinaio od ai suoi congiunti, ma è soltanto un' equa ricompensa, che gli permetta di far fronte ai primi bisogni (Prot. al Cod. Comm. IV pag. 2014).

§ 50.

I §§ 48 e 49 non sono applicabili al marinaio, il quale siasi procurata la malattia o la ferita con un atto illecito, ovvero sia affetto da malattia sifilitica [*b*].

[*a*] Vedi l'*Art. 587 Cod. Comm.* riportato nella nota precedente.

[*b*] *Art. 588 Cod. Comm. Se il marinaio è ferito o contrae malattia per sua colpa, o mentre si trova a terra senza autorizzazione, le spese della cura sono a suo carico, ma il capitano è obbligato ad anticiparle. Se il marinaio dev'essere sbarcato, il capitano provvede per la cura e per il ritorno in patria nel modo indicato nell'ar-*

§ 51.

Se il marinaio muore dopo aver intrapreso il servizio, l'armatore deve pagare il salario guadagnato fino al giorno della morte (§ 67) e sopportare le spese funebri.

Se il marinaio muore nel difendere la nave, l'armatore deve inoltre pagare una proporzionata rimunerazione, la quale, ove occorra, sarà determinata dal giudice [a].

Il ricorso al § 67, che si trova in questo paragrafo (il quale è conforme all'art. 551 al. 1 Cod. Comm.), significa che, se il salario non è fissato in ragione di tempo, ma in una somma complessiva per tutto il viaggio, devesi ricorrere alla procedura indicata nel § 67 per stabilire la misura del salario guadagnato fino al giorno della morte del marinaio.

§ 52.

In ogni caso di morte di un marinaio verificatosi dopo il cominciamento del servizio, il capitano deve, col concorso di due ufficiali di bordo o di due altre persone degne di fede, redigere un documento scritto. Questo deve contenere le indicazioni del giorno e dell'ora della morte, del

---

ticolo precedente, salvo il diritto al rimborso; e l il salario non è pagato che per il tempo, durante il quale il marinaio ha servito. L' *Art. 75 Cod. Mar. Merc.* dichiara parimente che le spese del ritorno in patria di un marinaio, sbarcato od abbandonato in un paese estero od in un porto dello Stato diverso da quello dell'arruolamento, sono a carico della persona sbarcata, se lo sbarco sia conseguenza di malattia o ferita, la cura delle quali sia dalle leggi posta a carico dell'arruolato. A termini dell' ultimo capoverso del citato articolo, il capitano o padrone e gli armatori sono responsabili verso lo Stato, meno i casi di sbarco per causa di reato, delle spese occorse pel ritorno in patria delle persone dell'equipaggio, salvo il loro regresso verso chi di diritto.

[a] *Art. 539 Cod. Comm. Nel caso di morte del marinaio durante il viaggio: 1° se era arruolato a mese, il salario è dovuto ai suoi eredi sino al giorno della sua morte; 2° se è arruolato a viaggio, è dovuta la metà del salario, quando muoia nell' andata o nel porto di arrivo; il salario è dovuto per intiero, se muore nel ritorno; 3° se il marinaio era arruolato con partecipazione al profitto od al nolo, è dovuta la parte intiera, quando muoia dopo cominciato il viaggio. Al marinaio morto in difesa della nave è dovuto l' intiero salario per tutto il viaggio, se la nave arriva a buon porto.*

prenome e nome di famiglia, del luogo di nascita e di residenza e dell'età del defunto, come pure della causa presumibile della morte. Esso deve essere firmato dal capitano e dai testimoni, che concorsero all'atto [a].

---

[a] *Art. 437 Cod. Mar. Merc. Nel caso di un decesso avvenuto a bordo, il capitano o padrone stenderà processo verbale dello stato del cadavere e di tutte le circostanze relative alla morte dell'individuo, facendone menzione nel giornale di bordo. — Il verbale sarà sottoscritto da due testimoni. — Qualora fosse sulla nave un medico o chirurgo, il verbale sarà steso da questo e munito del visto del capitano o padrone.* Questo articolo trova il suo complemento nelle seguenti disposizioni del *Regolamento*. — Il capitano o padrone di un bastimento di proprietà privata è investito delle funzioni di stato civile, soltanto finchè il bastimento da lui comandato sia in viaggio o, quando trovandosi ancorato, così nello Stato come all'estero, in un porto od in una rada o spiaggia, non sia possibile mettersi in comunicazione colla terra in causa di cattivo tempo o di altra forza maggiore, oppure quando in un porto o spiaggia estera non vi sia un regio uffiziale consolare autorizzato a ricevere gli atti dello stato civile. (*Art. 588*). — Gli atti di stato civile devono essere redatti nel modo stabilito dagli *Art. 380, 381* e *396 Cod. Civ.* e dal regolamento sullo stato civile approvato col decreto 15 Novembre 1865. Essi sono scritti nel ruolo dell'equipaggio ed annotati nel giornale nautico. (*Art. 589*). — Il capitano o padrone deve fare due copie conformi degli atti di morte scritti nel ruolo dell'equipaggio e consegnarle all'autorità consolare o a quella di porto, secondochè il primo approdo del bastimento avvenga all'estero o nello Stato. Di queste copie l'una è conservata nei rispettivi archivi, l'altra è trasmessa dall'autorità consolare al Ministero degli affari esteri pel corso ulteriore, e dall'autorità di porto al procuratore del Re, nella cui giurisdizione è posto l'uffizio dello stato civile, nel quale l'atto dev'essere trascritto. L'autorità marittima trasmette ambedue le copie al ministero della marina, quando queste si riferiscano ad uno straniero. (*Art. 590*). — Gli atti di morte o di scomparizione in mare sono formati dai regi uffiziali consolari all'estero e dalla autorità marittima nel Regno sulle dichiarazioni dei superstiti, qualora siasi perduta una parte dell'equipaggio, e fra i periti o i supposti periti sieno compresi il capitano o padrone del bastimento o chi ne fa le veci, in conformità all'*Art. 108 Cod. Mar. Merc.* (*Art. 593*). — L'*Art. 594* contempla il caso, in cui, all'approdo di un bastimento in un porto nazionale od estero, l'autorità marittima o consolare riconosca che sia stata omessa a bordo del medesimo la compilazione di un atto di stato civile. — L'*Art. 595* stabilisce le formalità da osservarsi, quando l'atto omesso riguardi la morte o la scomparizione di una persona imbarcata sul bastimento, ma non sia trascorso tuttora il termine utile da farne la dichiarazione. — Nel caso di morte o di scomparizione in mare avvenuta a bordo di piccoli bastimenti, cui non è fatto l'obbligo delle carte di bordo, gli uffizi di porto o consolari del luogo di primo approdo procedono, in base alla dichiarazione di chi è preposto al comando del bastimento, alla compilazione degli atti relativi mediante processo verbale in unico originale ed in forma amministrativa. (*Art. 596*). — Quando una persona imbarcata sul bastimento cada in mare durante la navigazione, il capitano o padrone, dopo aver esauriti tutti i mezzi per salvare tale persona o per rinvenirne il cadavere, deve stendere un atto (il quale va trascritto nel ruolo dell'equipaggio ed annotato nel giornale nautico), che accerti la scomparizione, ed esprima le cause, che la produssero, ed i mezzi adoperati inutilmente per il salvamento, o per il ricupero del cada-

Qualora si trovino a bordo i beni del defunto marinaio, il capitano deve provvedere per l'inventario e per la conservazione, come pure, in caso di necessità, per la vendita di tali beni. All'inventario si deve procedere col concorso di due ufficiali di bordo o di due altre persone degne di fede [a].

---

vere (*Art. 597*). — Giusta l'*Art. 598*, l'obbligo della compilazione dell'atto di morte, nel caso di decesso avvenuto a bordo di un bastimento, non dispensa il capitano, o padrone, dall'obbligo di compilare il processo verbale dello stato del cadavere, e di tutte le circostanze relative alla morte, e di farne menzione nel ruolo di equipaggio e nel giornale nautico. — Anche nell'*Art. 826 e) Regol.* è prescritto di fare menzione nel ruolo d'equipaggio degli atti di morte o di scomparizione in mare di qualche persona stesi durante il viaggio: e così pure l'*Art. 847 f) Regol.* conferma che nella parte del giornale nautico, distinta con la denominazione di giornale generale, devono essere annotate in ordine di data le morti avvenute a bordo, in conformità agli atti prescritti dal Codice Civile.

[a] *Art. 98 Cod. Mar. Merc. I capitani e padroni sono responsabili degli oggetti e denari lasciati dalle persone, che fossero decedute al loro bordo. Essi devono formare inventario per renderne conto all'autorità marittima nello Stato, ed agli uffiziali consolari all'estero, nel modo che sarà stabilito dal regolamento.* — *Art. 99 Cod. Mar. Merc. Gli oggetti, di cui nell'articolo precedente, quando vi fosse pericolo di deperimento, o vi concorresse altro giusto motivo, potranno dagli uffizi di porto, o dagli uffiziali consolari all'estero, essere posti in vendita. Saranno distrutti dal capitano o padrone, dietro processo verbale firmato dagli ufficiali di bordo e registrato nel giornale nautico, quando il conservare i surriferiti oggetti potesse essere nocivo all'igiene di bordo.* — *Art. 100 Cod. Mar. Merc. Qualora gli oggetti, di cui nei due precedenti articoli, non sieno reclamati dagli aventi diritto nel termine di un anno dal giorno dell'avviso, che si darà nella forma stabilita dal regolamento, saranno venduti in subasta. Il prodotto dei medesimi, come pure il denaro lasciato dal defunto, dedotte le spese, sarà depositato nella cassa dei depositi e prestiti per conto di chi spetta.* L'*Art. 600 Regol.* impone al capitano o padrone di procedere, immediatamente, dopo aver compilato l'atto di morte in presenza di due testimoni idonei del bordo istesso, alla formazione dell'inventario. Quest'inventario deve essere fatto mediante processo verbale in carta libera sottoscritta dal capitano o padrone e dai testimoni, e contenere una particolareggiata descrizione del numero, scritto in tutte lettere, e della qualità di tutti gli effetti di uso, carte, oggetti preziosi e valori appartenenti al defunto, così pure, appiè dell'inventario, deve farsi constare delle risultanze del conto delle paghe e degli utili del viaggio spettanti al defunto fino al giorno della sua morte. Nel giornale nautico deve essere fatta menzione di tutte queste operazioni, in conformità all'*Art. 847 Regol.* — Il successivo *Art. 601* dà le disposizioni per la disinfezione e conservazione degli effetti d'uso, che furono al contatto del defunto, come pure per la conservazione degli oggetti preziosi, dei valori, delle monete in carta od in moneta effettiva e del testamento. — L'*Art. 602* prevede il caso che il decesso sia avvenuto per malattia trasmissibile o contagiosa, e stabilisce che il capitano rediga processo verbale, sottoscritto da lui e dagli ufficiali di bordo e da registrarsi nel giornale nautico, contenente l'indicazione di ogni oggetto gettato in mare e delle cause, che determinarono quest'atto di precauzione.

Gli oggetti stessi dell' eredità, l' eventuale ricavo di essi, come pure il residuo eventuale del salario, devonsi consegnare, insieme al suaccennato inventario ed all'atto di morte, al primo ufficio marittimo, presso il quale ciò possa farsi. Qualora all' estero l' ufficio marittimo ricusi per ispeciale motivo di ricevere la consegna degli oggetti dell' eredità, il capitano deve fare tale consegna al primo ufficio marittimo, presso il quale questa sia possibile [a].

---

[a] *Art. 603 Regol. Nel primo porto di approdo il capitano o padrone deve render conto agli uffizi di porto nello Stato, ed ai regi uffiziali consolari all'estero, della successione della persona deceduta a bordo del suo bastimento, e nello stesso tempo deve ad essi consegnare:* a) *l' atto di morte formato in corso di navigazione nei termini e modi stabiliti dal Codice Civile e dal presente regolamento;* b) *il testamento, se fosse stato fatto sul mare durante il viaggio, uniformandosi agli Art. 791 e seguenti del Codice Civile;* c) *l'inventario della successione e tutti gli effetti d'uso, carte, oggetti preziosi e valori da esso risultanti, e se tutti o parte degli effetti d' uso fossero stati distrutti per le ragioni, di cui nell' articolo precedente, il relativo processo verbale compilato;* d) *il conto paghe e la rimanenza delle medesime, se ve ne sia;* e) *il libretto di matricolazione o il foglio di ricognizione o altro documento riguardante il defunto;* f) *una copia di quella parte del giornale nautico relativa al defunto ed alle operazioni eseguite in conseguenza del decesso.* — L' *Art. 604 Regol.* prescrive all' autorità marittima o consolare di investigare e verificare, nel ricevere la consegna, la regolarità ed esattezza di questa e dei documenti eseguiti. mettendoli a confronto coll'inventario e col giornale nautico e col ruolo dell' equipaggio. — I successivi *Art. 605* e *606* stabiliscono la linea di condotta da tenersi dall' autorità marittima o consolare, sia nel caso che tutto risulti fatto regolarmente, sia nell'ipotesi che dall' esame dei registri e documenti esibiti o dalle investigazioni eseguite sorgano dubbi o sospetti di azioni criminose, come pure nel caso di constatata mancanza di alcuni degli oggetti descritti nell'inventario, o differenza dalla qualità indicata nell' inventario medesimo. — L' *Art. 607* dichiara che la ricevuta, la quale viene dall' autorità rilasciata al capitano o padrone, fa fede soltanto degli oggetti consegnati, ma non è di ostacolo alla azione eventuale degli eredi per tutto ciò che credessero occultato, sottratto o disperso, quand' anche nessuna osservazione sia stata fatta dall'autorità all'atto della consegna. — L' *Art. 608* indica come si debbano regolare i regi uffiziali consolari, quando il luogo di primo approdo sia all' estero, ed il bastimento sia diretto al porto di armamento nello Stato o ad altro prossimo al medesimo, come pure in ogni altro caso, allo scopo di far pervenire all' autorità competente gli oggetti appartenenti al defunto. — L'*Art. 609* contempla il caso, in cui il luogo di primo approdo sia nel Regno, ma in un porto diverso da quello di armamento o d' inscrizione del bastimento. — L' *Art. 610* da ultimo si riferisce al caso, che il primo approdo avvenga in un porto del Regno, che non sia sede del capoluogo del compartimento marittimo, ed il bastimento sia diretto, in prosecuzione di viaggio, ad un capoluogo di compartimento. — Le disposizioni degli *Art. 612* e *613* si riferiscono al caso, in cui gli uffiziali di porto nello Stato, ed i regi uffiziali consolari all' estero, stimino, giusta l' *Art. 99 Cod. Mar. Merc.*,

Le disposizioni degli alinea 1 e 3 non derogano alle disposizioni delle leggi dei singoli Stati, relative alla tenuta dei registri dello stato civile.

In conformità alla disposizione finale di questo paragrafo, gli alinea 1 e 2 sono completati dalle eventuali disposizioni delle leggi dei singoli Stati relative ai registri dello stato civile. In luogo di questa disposizione vige attualmente la legge dell' Impero del 6 Febbraio 1875, circa la constatazione dello stato delle persone, i cui §§ 61-64, hanno modificati gli alinea suindicati del § 52 della presente Ordinanza.

Questi paragrafi sono del seguente tenore:

§ 61. *I casi di nascita e di morte, che si verificano a bordo di navi durante il viaggio, devono, in conformità alle disposizioni di questa legge* (1), *essere annotati nel libro giornale dal*

---

(1) A questo riguardo vanno tenute presenti le disposizioni seguenti:

§ 22. *L' annotazione del caso di nascita deve contenere le indicazioni:* 1° *del prenome e nome di famiglia, della condizione o professione e del luogo di residenza di chi fa la denuncia;* 2° *del luogo, del giorno ed ora della nascita;* 3° *del sesso del neonato;* 4° *del prenome impostogli;* 5° *del prenome e nome di famiglia, della religione, della condizione o professione, e del luogo di residenza dei genitori. Nel caso di nascite gemine o trigemine, l' annotazione deve farsi separatamente per ogni neonato, ed in modo che si possa rilevare con esattezza l' ordine delle diverse nascite. Se al tempo della denunzia i prenomi del fanciullo non fossero ancora stabiliti, essi devono essere dichiarati posteriormente, ed al più tardi entro due mesi dalla nascita. L' annotazione di questi va fatta in margine della prima annotazione.*

§ 23. *Se un fanciullo è nato morto, od è morto nel nascere, la denuncia*

---

di vendere oggetti appartenenti alla successione, ed alla custodia e consegna degli effetti d' uso, del denaro, dei valori e degli oggetti preziosi appartenenti alla successione stessa. — Il sindaco del luogo dell'ultimo domicilio del defunto, e, non essendo questo conosciuto, il sindaco del luogo di armamento del bastimento, e, se questo fosse armato all'estero, il sindaco del luogo dell' inscrizione del bastimento deve, per mezzo di avviso affisso alla porta della casa comunale, informare gli interessati con invito a presentarsi presso l' autorità marittima depositaria della successione, la quale deve a tal fine spedirgli per lettera una copia del giornale nautico, che ha ricevuto fra i documenti della successione. (*Art. 614* e *615*). — I rimanenti articoli della Sezione (*Art. 616-622*) si riferiscono alla liquidazione ed alla consegna della successione stessa agli aventi diritti.

capitano, col concorso di due ufficiali di bordo o di due altre persone degne di fede, al più tardi nel giorno, che segue quello della nascita o della morte. Nei casi di morte devesi indicare nello stesso tempo la causa presumibile della morte.

§ 62. *Il capitano deve consegnare due copie dell'atto, da lui autenticate, al primo ufficio marittimo, presso cui ciò possa farsi. Una di queste copie devesi conservare presso l'ufficio marittimo; l'altra deve essere rimessa all'ufficiale dello stato civile, nel cui circondario hanno, od hanno avuta ultimamente residenza i genitori del fanciullo o del defunto, affinchè sia trascritta nel registro dello stato civile.*

§ 63. *Se il capitano è morto od è impedito, gli obblighi imposti al capitano nei* §§ 61 *e* 62 *devono essere adempiuti dal timoniere.*

§ 64. *Appena la nave approda nel porto nazionale, in cui essa compie la sua navigazione, il libro giornale deve essere presentato all'autorità, cui compete la sorveglianza sull'ufficiale dello stato civile del luogo, ove è situato il porto. Questa deve, allo scopo di controllare le annotazioni, rimettere copia autenticata dell'atto inserito*

---

deve farsi al più tardi nel giorno immediatamente successivo. L'annotazione deve farsi allora soltanto nel registro di morte, in conformità al § 22 *n.* 1 *fino al* 8 *e* 5.

§ 59. *L'annotazione della morte deve contenere l'indicazione:* 1° *del prenome e nome di famiglia, della condizione o professione e della residenza di chi fa la denuncia;* 2° *del luogo, del giorno e dell'ora, in cui avvenne la morte;* 3° *del prenome, del nome di famiglia, della religione, dell'età, della condizione o professione, del luogo di residenza e di nascita del defunto;* 4° *del prenome e nome di famiglia del coniuge, ovvero l'annotazione che il defunto era celibe o nubile;* 5° *del prenome e nome di famiglia, della condizione o professione e del luogo di residenza dei genitori del defunto. Quando queste circostanze non siano note, si deve fare di ciò menzione nell'annotazione.*

nel libro giornale all' ufficiale dello stato civile, nel cui registro deve essere trascritto l'atto (§ 62).

Il § 61 dispone che i casi di nascita o di morte siano annotati nel libro giornale. Però non è necessario che le annotazioni siano fatte nel contesto del giornale con tutte le particolarità prescritte dalla legge. Anzi è permesso che al giornale sia unito uno speciale registro per le nascite e per le morti, e che in questo siano annotati i casi di nascita e di morte, purchè però sia fatta nel giornale stesso una breve menzione della nascita o della morte nel rispettivo giorno, facendo accenno alla inscrizione nel registro. (Cfr. Le istruzioni contenute nel Manuale per la marina mercantile germanica relative alle annotazioni di nascite e di morte (Manuale pel 1882 pag. 12 e seg.), dove questo procedimento è consigliato nel caso che, in conseguenza delle annotazioni presumibilmente troppo numerose, sia reso più difficile il rilevare a colpo d'occhio le risultanze del giornale, ed inoltre sono date più precise disposizioni in proposito coi relativi formulari).

Il § 99 n. 3 commina una pena pel caso di trasgressione al disposto del § 52 della presente Ordinanza; il § 68 della legge dell'Impero del 6 Febbraio 1875 ne stabilisce una pel caso d' inosservanza dei §§ 61 e seguenti della legge stessa.

§ 53.

Se il capitano muore durante il viaggio, il timoniere è obbligato a provvedere, in conformità alle precedenti disposizioni (§ 52), alla redazione di un certificato di morte ed ai beni del defunto [*a*].

[*a*] L' *Art. 108 Cod. Mar. Merc.* attribuisce di diritto il comando della nave al secondo, quando per qualsiasi causa manchi il capitano o padrone. Questa disposizione va combinata coll' *Art. 598 Capov. Regol.*, il quale dice in modo espresso che, anche in relazione alle funzioni di stato civile a bordo dei bastimenti, è considerato far le veci del capitano o padrone colui che, a norma del succitato *Art. 108*, in mancanza del capitano o padrone, è investito di diritto, o per disposizione degli armatori o dell' autorità marittima consolare, del comando della nave.

§ 54.

Il marinaio è obbligato a restare in servizio durante tutto il viaggio, compresi gli eventuali viaggi intermedii, fino al compimento del viaggio di ritorno, quando nel contratto di arruolamento non siasi pattuito il contrario.

Per viaggio di ritorno, nel senso della precedente disposizione, deve intendersi quello diretto al porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata. Se però la nave proviene da un porto non europeo, ovvero da un porto del Mar Nero o del Mar d'Azof, ed ha intrapreso il viaggio da un porto germanico, si considera come viaggio di ritorno, purchè il capitano, al più tardi subito dopo l'arrivo, dichiari all' equipaggio il viaggio finito, qualunque dei viaggi quì sotto indicati:

1) il viaggio verso qualunque altro porto germanico;

2) il viaggio verso un porto non germanico del Mar del Nord o della Manica o della Gran Bretagna;

3) quando la nave abbia intrapreso il viaggio da un porto del Mar Baltico, anche il viaggio diretto ad un porto non germanico del Mar Baltico, o del Sund o del Kategat.

Se il viaggio non finisce nel porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata, il marinaio ha diritto al ritorno gratuito in questo porto (§§ 65, 66) ed alla continuazione del salario durante il viaggio, ovvero, a sua scelta, ad un corrispondente compenso [a].

---

[a] *Art. 524 Cod. Comm. L'arruolato deve continuare il suo servizio, anche dopo scaduto il termine dell' arruolamento, sino al ritorno della nave nel Regno al luogo di sua destinazione, purchè il ritorno si faccia direttamente con gli scali soltanto,*

In questo paragrafo la scelta fra il ritorno gratuito ed una corrispondente indennità compete al marinaio, nel § 48 al capitano.

§ 55.

Dopo la fine del viaggio il marinaio non può chiedere il proprio congedo, prima che il carico sia scaricato, la nave sia ripulita ed assicurata nel porto od in un altro luogo, ed anche prima che siasi proceduto alla relazione eventualmente necessaria [a].

§ 56.

Il contratto di arruolamento finisce, se la nave va perduta per l' armatore in conseguenza di un caso fortuito, ed in ispecial modo:

se è naufragata;

se è dichiarata irreparabile od immeritevole di riparazione (Art. 444 Cod. Comm. germ.), ed in quest' ultimo caso, se è venduta senza ritardo ai pubblici incanti;

se è predata;

se è catturata od arrestata e dichiarata buona presa.

Al marinaio spetta in tal caso non solo il salario guadagnato (§ 67), ma anche il ritorno gratuito (§ 65, 66) al porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata, ovvero, a

---

che possono occorrere. In questo caso colui, al quale viene prorogato l' arruolamento, ha diritto ad una retribuzione proporzionata al salario. — S' intende sempre terminato l' arruolamento, ancorchè il termine convenuto non sia scaduto, qualora la nave sia di ritorno nel Regno al luogo della sua destinazione, dopo di aver eseguito il primo viaggio e dopo di essere stata scaricata.

[a] *Art. 544 Cod. Comm. Se non vi è convenzione contraria, le persone dell' equipaggio, terminato l'arruolamento, devono continuare a prestare il loro servizio, finchè la nave sia posta in sicuro, scaricata ed ammessa a libera pratica. Esse hanno però diritto ad essere mantenute e pagate.*

scelta del capitano, ad un corrispondente compenso [a].

1. La perdita della nave per l'armatore costituisce, giusta questo paragrafo, come precedentemente costituiva a termini dell' art. 542 Cod. Comm., non un motivo per congedare l'equipaggio, ma eziandio una causa di risoluzione del contratto d'arruolamento. Alla Conferenza d'Amburgo si venne a questa conclusione, argomentando nel modo seguente. L'equipaggio è arruolato esclusivamente, affinchè presti servizio sopra una nave determinata. Perciò i rapporti dell' equipaggio di fronte all'armatore ed al capitano devono cessare da sè, e senza che occorra eziandio una dichiarazione di quest'ultimo, nel momento in cui la prestazione di servizio è divenuta impossibile in seguito alla perdita della nave (Prot. IV, pagine 1987 e seg.) Questa deduzione è, a mio avviso, esatta. Soltanto assai di rado si verifica che l'equipaggio sia arruolato per un determinato periodo di tempo, ed anzi di regola esso è assunto al servizio per uno o più viaggi, sicchè il contratto di arruolamento finisce col compimento del viaggio, anche senza che prima sia stato dato speciale congedo. Se la nave fa naufragio, ovvero va perduta soltanto pel capitano, indubbiamente è con ciò finito il viaggio in corso ed in generale ogni viaggio, pel quale è arruolato il marinaio, e quindi si risolve il contratto di arruolamento. Il salario guadagnato deve naturalmente pagarsi solo sino al giorno della perdita della nave.

---

[a] *Art. 580 Cod. Comm. Se è interdetto il commercio col luogo di destinazione della nave, o se questa è arrestata per ordine del Governo, prima che sia incominciato il viaggio, i marinai non hanno diritto che al pagamento delle giornate impiegate ad allestire la nave. — Art. 581 Cod. Comm. Se l'interdizione del commercio o l'arresto della nave accade durante il corso del viaggio:* 1° *in caso d'interdizione, i marinai hanno diritto al pagamento del salario in proporzione del tempo, che hanno servito;* 2° *in caso di arresto, i marinai arruolati a mese hanno diritto alla metà del salario durante il tempo dell'arresto, ed i marinai arruolati a viaggio hanno diritto al salario, a norma del loro arruolamento. Se viene accordata un'indennità per l'interdizione o per l'arresto, i marinai arruolati a mese ricevono il complemento dei loro salarii e quelli arruolati a viaggio ricevono un aumento di salario proporzionato al tempo dell'arresto, ma l'indennità dovuta a tutti i marinai non può eccedere il terzo della indennità accordata alla nave. —* L'*Art. 534 Cod. Comm.* nega ai marinai arruolati con partecipazione al profitto al nolo ogni diritto a pagamento di giornate o ad indennità per il viaggio rotto per caso fortuito o per forza maggiore. In forza del successivo *Art. 535*, nessun salario spetta ai marinai (senza però che essi siano obbligati a restituire le avute anticipazioni) nel caso di preda, di rottura o di naufragio, con perdita intera della nave o del carico.

2. Il diritto del marinaio al ritorno gratuito non ha esclusivamente per fondamento considerazioni di equità (Prot. della Conf. d' Amburgo IV pag. 1988), ma è una conseguenza del principio, adottato in modo generale nel Codice di Commercio e nell' Ordinanza per la gente di mare, che il marinaio, se il viaggio di ritorno non finisce nel porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata (Cod. Comm.: dove egli è arruolato), può pretendere il trasporto gratuito di ritorno in questo porto.

§ 57.

Il capitano può congedare il marinaio, prima che sia decorso il tempo del servizio, oltrechè nei casi indicati nel contratto d'arruolamento:

1) se il marinaio è inabile al servizio, pel quale si è arruolato, purchè il viaggio non sia ancora stato intrapreso;

2) se il marinaio si rende colpevole di una grave mancanza nel servizio, specialmente di ripetuta disobbedienza o di continuata renitenza al servizio o di contrabbando;

3) se il marinaio si rende colpevole del reato di furto, di frode, d'infedeltà, di sottrazione, di ricettazione o di falsificazione, ovvero di un reato, pel quale il Codice penale commini il carcere correzionale;

4) se il marinaio è affetto da una malattia sifilitica, o se, in causa di un atto illecito, contrae una malattia od una ferita, che lo renda inabile al lavoro;

5) se il viaggio, pel quale il marinaio era arruolato, non può essere intrapreso o continuato in causa di guerra, arresto o blocco od in seguito ad un divieto di importazione o di esportazione o per un altro caso fortuito, che colpisca la nave od il carico.

Il congedo, come pure il motivo di esso, deve,

appena sia possibile, essere comunicato al marinaio, e nei casi contemplati nei numeri 2, 3 e 4 deve essere annotato nel giornale di bordo [a].

1. La durata del tempo di servizio dei marinai si fonda esclusivamente sull' accordo intervenuto fra loro ed il capitano, cioè sul contratto di arruolamento. Perciò in questo possono essere inseriti anche i motivi, che autorizzano il capitano a congedare il marinaio prima del tempo stabilito nel contratto (p. es. la vendita della nave all' estero: Prot. della Conf. d' Amburgo IV, pag. 2006, VIII pag. 3842). La legge (1) però ha dovuto, nell' interesse degli armatori e della navigazione, stabilire alcuni determinati motivi di congedo, poichè l' inserzione di essi nel contratto di arruolamento presuppone il consenso del marinaio, che non sempre potrebbesi ottenere.

2. Nel numero 1 costituisce un motivo di congedo la circostanza, che il marinaio non sia in grado di prestare il servizio, pel quale è arruolato, (p. es. se il carpentiere è inabile a prestare gli speciali servizi di un carpentiere, e non occorre che egli sia anche inabile a disimpegnare in generale le mansioni di un marinaio); principio conforme alle regole del diritto civile, inquantochè in una *locatio conductio operarum* il *conductor*, prima di ritenere al *locator*, il quale si mostri in-

(1) Tali motivi sono tutti già indicati nell'art. 543 Cod. Comm.

[a] *Art. 542 Cod. Comm. Il capitano può sempre congedare il marinaio avanti il termine dell'arruolamento, e senza obbligo di dimostrare, se egli abbia commesso alcun fatto riprensibile; ma deve rilasciargli il congedo e provvedergli i mezzi pel ritorno in patria o procurarne l'imbarco sopra un'altra nave diretta al detto luogo. Il marinaio, congedato senza giusto motivo, oltre il pagamento per i servizi prestati, ha diritto ad un'indennità. Se il congedo è dato nel porto, nel quale si è fatto l'arruolamento, l'indennità è uguale ad un mese di salario. Se il congedo è dato dopo la partenza o in un porto del Regno diverso da quello dell'arruolamento, l'indennità è uguale a quaranta giorni di salario. Se il congedo è dato sulle altre coste d' Europa o su quelle d' Asia o d' Africa bagnate dal Mar Mediterraneo, dal Mar Nero, dal canale di Suez o dal Mar Rosso, l'indennità è di due mesi di salario e di quattro, se il congedo è dato in qualunque altro luogo. Il capitano non può, in alcuno dei casi sopra indicati, esigere dai proprietari della nave la rifusione delle indennità pagate, se il congedo non è dato d' accordo con essi. Non vi è luogo ad indennità, se il marinaio è congedato prima che si chiuda il ruolo dell' equipaggio.* Il decidere, se il capitano abbia avuto un legittimo motivo per congedare il marinaio, è rimesso, nel silenzio della legge, all' autorità competente per materia, valore e territorio. Giusta l' *Art. 14* lett. *d. C. M. M.*, fino al valore di L. 400 sono competenti i capitani di porto nel circondario, ove è posto il capoluogo di un compartimento, e gli uffiziali di porto nel rispettivo circondario.

capace di prestare i servigi promessi, la *merces* pattuita, non è tenuto ad indagare, se egli non possa eventualmente essere impiegato al disimpegno di altri servizi. (Prot. della Conf. di Amburgo IV pag. 1990). Questo però è un motivo di congedo solo, finchè il viaggio non sia ancora intrapreso. Il § 34 regola le conseguenze della circostanza in esame dopo il principio del viaggio.

3. Le gravi mancanze di servizio, di cui parla il n. 2, sono, come risulta dagli esempi proposti, le infrazioni della disciplina dipendenti dalla volontà del marinaio, e le trasgressioni a disposizioni della legge, donde derivi un pericolo pella sicurezza della nave; perciò l'inabilità al servizio assunto e la mancanza di diligenza nel disbrigo delle proprie funzioni non costituiscono una mancanza nel servizio, nel senso del n. 2. (*Hanseat. Gerichtszeit.* del 1882, pag. 152 e 155.)

4. Per atto illecito nel n. 4 è previsto specialmente il caso di rissa (Prot. IV, pag. 1994).

5. Riguardo al concetto di blocco (n. 5) vedi le spiegazioni all'art. 517 Cod. Comm.

6. Devesi osservare eziandio che il n. 5 è applicabile solo al caso, in cui il marinaio sia arruolato appunto per quel determinato viaggio, che non può essere intrapreso o continuato, ovvero al caso in cui, pure essendo stato arruolato per tempo indeterminato, sia stato destinato a quel viaggio, mentre i numeri precedenti si riferiscono a tutti i casi di arruolamento, epperciò anche al caso, invero non frequente, di arruolamento a tempo determinato od a vita. (Prot. IV, pag. 1995).

§ 58.

Nei casi indicati ai numeri 1 fino al 4 del § 57, il marinaio non ha diritto che al salario guadagnato (§ 67); nei casi contemplati dal n. 5 egli ha diritto, qualora sia congedato dopo il principio del viaggio, non solo al salario guadagnato, ma anche al ritorno gratuito (§ 65, 66) al porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata, ovvero, a scelta del capitano, ad un corrispondente compenso [a].

---

[a] Vedi gli *Art. 530, 531, 534, 542 Cod. Comm.* citati nelle note precedenti.

§ 59.

Il marinaio arruolato per un viaggio, il quale sia congedato, prima che sia decorso il tempo pattuito nel contratto di arruolamento, per motivi diversi da quelli menzionati nel § 57, può trattenersi, se il congedo ha luogo prima dell'incominciamento del viaggio, a titolo di indennità, la caparra e gli acconti eventualmente ricevuti, purchè questi non eccedano l' importo d' uso.

Se non sono stati dati nè caparre nè acconti, egli ha diritto di pretendere, a titolo di indennità, il salario di un mese.

Se il congedo è dato dopo il cominciamento del viaggio, egli ha diritto al ritorno gratuito (§§ 65, 66) al porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata, ovvero, a scelta del capitano, ad un corrispondente compenso. Oltre al salario guadagnato (§ 67) egli riceve eziandio il salario per due o per quattro mesi, secondochè il congedo sia stato dato in un porto europeo od in un porto non europeo (§ 70): però non più di ciò che egli avrebbe ricevuto, se fosse stato congedato soltanto dopo la fine del viaggio [*a*].

1. Se il capitano congeda il marinaio, prima che sia decorso il tempo convenuto, per uno dei casi non contemplati dalla legge, questi avrebbe in sè il diritto al salario ed agli altri utili, che gli competono, a termini del contratto di arruolamento, durante il tempo contrattuale di servizio, purchè naturalmente non abbia assunto un altro servizio alle stesse condizioni. (*L. 19 §§ 9, 10. L. 38 pr. Dig. Locati* XIX, 2). Il marinaio può, secondo l'odierno diritto, far valere questo diritto anche nei casi, in cui sia arruolato a tempo determinato (Prot. VI, pag. 1996 e seg.: VIII pag. 3843). Per il caso più frequente, che costituisce la regola, di arruolamento per

[*a*] Vedi l' *Art. 542 Cod. Comm.*

un determinato viaggio, il paragrafo in esame dell'Ordinanza pella gente di mare (come già in precedenza l'art. 545 Cod. Comm.) ha regolati i diritti, che il marinaio può far valere, allo scopo di ovviare alle contestazioni, che diversamente insorgerebbero troppo spesso, e di tutelare da una parte gli armatori da esagerate pretese, e dall'altra l'equipaggio da ingiustificati pretesti (Prot. IV, pag. 1996). Questi diritti mirano a risarcirlo del guadagno presumibilmente perduto ed a rimuovere il danno, che gli deriverebbe per la circostanza del trovarsi, nel momento del congedo, in un porto diverso da quello della partenza della nave. Al marinaio in modo espresso arruolato per un determinato viaggio deve essere pareggiato quello assunto al servizio a tempo indeterminato, ma chè ha già accettata la destinazione per un determinato viaggio (Prot. VIII, pag. 3843).

2. Se l'alinea primo concede al marinaio, congedato prima dell'incominciamento del viaggio, a titolo di indennità, le caparre ed anticipazioni ricevute, purchè però non eccedano l'importo d'uso, deve essere con ciò tolto un diritto ad avere tali anticipazioni a colui che le ha ricevute soltanto dietro sua richiesta, avuto riguardo a speciali circostanze, p. es. in considerazione di momentanei bisogni di lui e della sua famiglia (Prot. VIII, pag. 3844).

3. Nell'alinea terzo è conceduta al capitano la scelta fra il rimandare il marinaio al porto, donde fu intrapreso il viaggio di partenza, ed il dargli una proporzionata indennità. Al marinaio non compete un tale diritto di scelta: se egli non accetta il ritorno gratuito offertogli dal capitano, non può neppure pretendere in sua vece un compenso. La legge infatti, col concedere al marinaio un'indennità, mira solo a rimuovere da lui un danno, ma non già a dargli la possibilità di fare un guadagno a spese dell'armatore, il che avverrebbe in modo assoluto, se il marinaio, in luogo del ritorno gratuito, potesse pretendere un compenso in denaro, benchè si fosse arruolato nuovamente subito dopo il congedo (Cfr. Prot. IV, pag. 1997). È riservato all'*arbitrium iudicis* il decidere, se l'indennità sia proporzionata.

4. Il risarcimento del guadagno perduto è calcolato in base all'importo del salario per la durata del viaggio ancora da farsi. Però questo importo non deve eccedere la misura di

due o di quattro mesi di salario, secondochè il marinaio è congedato in un porto europeo o non europeo. Il motivo di questa disposizione è il medesimo, pel quale è esclusa la scelta del marinaio fra il ritorno gratuito ed il compenso. La durata del viaggio deve stabilirsi per mezzo di stima di periti; però pel caso che, a termini del contratto di arruolamento, il congedo del marinaio avrebbe dovuto aver luogo in un porto germanico, la legge stessa al § 60 stabilisce tale durata per le navi a vela (1).

§ 60

Ove la disposizione finale del precedente paragrafo sia applicabile, e qualora il marinaio dopo la fine del viaggio sia stato congedato in un porto germanico, per determinare il salario, che gli spetta, oltre quello guadagnato, la durata del viaggio di una nave a vela è calcolata nel modo seguente:

Da Porti	a Porti del Mar del Nord	a Porti del Mar Baltico
	MESI	
1. del Mar del Nord fino al 61° grado di latitudine nord e della Manica .	1	1 1/2
2. del Mar Baltico e delle acque limitrofe.	1 1/2	1
3. in Europa, all'infuori della Manica, fino allo Stretto di Gibilterra, comprese le Azorre, come pure del Mar del Nord oltre il 61° grado di latitudine nord e fuori del Mare del Nord fino al Capo Nord inclusivamente	1 1/2	2
4. del Mar Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar d'Azof.	2	2

(1) Per le navi a vapore anche in questo caso la determinazione del viaggio ancora da farsi dovrebbe aver luogo per mezzo di periti.

	MESI	
5. in Europa a levante del Capo Nord .	2	2
6. della costa orientale d'America da Quebeck fino a Rio di Janeiro inclusivamente	2	2 1/2
7. al sud di Rio di Janeiro fino al Capo Horn inclusivamente	2 1/2	3
8. della costa occidentale d'America dal Capo Horn fino a Panama inclusivamente	3 1/2	4
9. della costa occidentale dell'Africa al nord dell'Equatore, comprese le isole Canarie e quelle del Capo Verde	2	2 1/2
10. al sud dell'Equatore fino al Capo di Buona Speranza inclusivamente . .	2 1/4	2 3/4
11. al di là del Capo di Buona Speranza e di quà del Capo Komorin, incluso il Mar Rosso ed il Golfo Persico .	3 1/2	4
12. dagli altri porti non compresi nei numeri precedenti	4	4

§ 61.

Il marinaio può chiedere il suo congedo:

1) se il capitano si rende colpevole di grave infrazione dei doveri, che gli incombono verso di lui, in ispecial modo di maltrattamenti o di ingiustificata ritenuta del cibo e delle bevande;

2) se la nave muta bandiera;

3) se, dopo il compimento del viaggio di andata, viene deliberato un viaggio intermedio, ovvero se è finito un viaggio intermedio, purchè dall' entrata in servizio sieno decorsi due o tre anni, secondochè la nave si trovi in un porto europeo (§ 70) od in uno non europeo.

Il mutamento dell'armatore o del capitano non dà il diritto al marinaio di chiedere il congedo [*a*].

---

[a] ***Se non è convenuta la durata dell' arruolamento,*** **dispone l'** ***Art. 525 Cod. Comm., il marinaio può chiedere il suo congedo dopo due anni dalla sua entrata in***

1. Il marinaio poteva già, a termini dell'art. 657 al. 1 Cod. Comm., chiedere il suo congedo in caso di grave infrazione dei rapporti contrattuali; così pure già l'art. 539 al. 1 Cod. Comm. (combinato coll'art. 540) autorizzava il marinaio, il quale non si fosse arruolato per un tempo più lungo, a chiederlo, decorsi due o tre anni dall'entrata in servizio, qualora, dopo il compimento del viaggio di andata o dopo la fine di un viaggio intermedio, non fosse ordinato il viaggio di ritorno, ma si fosse disposto altrimenti della nave. Queste disposizioni esclusivamente sono ripetute in questo e nel seguente paragrafo. Come nuova causa di domanda del congedo fu aggiunto il cambio di nazionalità, il quale del resto era già nel progetto prussiano del Codice di Commercio (art. 459) annoverato fra i motivi, pei quali il marinaio poteva domandare il congedo.

2. La disposizione del § 61 non deve, come quella del § 59, essere limitata al marinaio arruolato per un determinato viaggio. Anzi le regole dei numeri 1 e 2 sono applicabili ad ogni specie di arruolamento (Prot. del Cod. di Comm. VIII, pag. 3844), senza distinguere se il marinaio sia stato arruolato per un determinato viaggio, a tempo determinato, a tempo indeterminato od a vita.

La regola del n. 3 riceve una limitazione dal § 62 n. 1. Perciò la disposizione è applicabile al marinaio, che siasi arruolato per un determinato viaggio di andata e ritorno, per un numero indeterminato di viaggi. ed a tempo indeterminato; e come arruolamento a tempo indeterminato dovrebbe indubbiamente riguardarsi anche quello a vita, quando si presentasse.

Evidentemente il marinaio, che si è arruolato per un determinato viaggio, può chiedere il proprio congedo, quando il

---

servizio, salva la disposizione dell' articolo precedente. (Vedi sopra nota *a* pag. 339) *Se la nave si trova in paese estero, e non è cominciato nè ordinato il viaggio di ritorno nel Regno, il marinaio, oltre il pagamento dei salari scaduti, ha diritto alle spese del ritorno in patria, ove il capitano non gli procuri un altro imbarco. — Il marinaio non può domandare il congedo in un porto di scalo o di rilascio, ma soltanto in un porto di destinazione.* L'*Art. 544 Cod. Comm.*, dopo avere stabilito che, anche terminato l'arruolamento, le persone dell'equipaggio devono, salvo convenzione contraria, continuare a prestare il loro servizio, finchè la nave sia posta al sicuro, scaricata ed ammessa a libera pratica, aggiunge che, se durante la quarantena la nave deve partire per un secondo viaggio, la persona, che non vuol arruolarsi per esso, ha diritto di essere sbarcata nel lazzaretto e pagata sino a libera pratica.

capitano intraprenda un viaggio affatto diverso (Prot. del Cod. Comm. IV, pag. 2001), poichè questo non è l'oggetto del contratto di servizio da lui concluso.

3. L'art. 459 del progetto prussiano del Codice di Commercio, che servì di base all'art. 547 Cod. Comm., accordava, sull'esempio del Codice di Commercio olandese (art. 440), al marinaio il diritto di chiedere il congedo anche nel caso:

Se prima del cominciamento del viaggio, lo Stato fosse coinvolto in una guerra marittima, e, secondo la direzione del viaggio, si presentasse verosimile per la nave il rischio di guerra.

La Conferenza di Amburgo ha però deliberato di togliere questa disposizione, poichè, nella indicazione della prossimità del rischio di guerra, fu trovata un'indeterminatezza, che poteva più facilmente produrre che rimuovere contestazioni (Prot. VI, pag. 204, pag. 1859 e seg.); e così quella disposizione non fu adottata neppure nell'Ordinanza per la gente di mare. Fu però già ammesso dalla Conferenza di Amburgo che, se veramente esistesse un pericolo serio pella persona o per gli averi, il marinaio troverebbe presso ogni giudice, anche senza un' espressa disposizione di legge, modo di sottrarsi alla pretesa di continuare il viaggio. Fra i motivi, pei quali il capitano può congedare il marinaio, prima che sia decorso il termine pattuito nel contratto, v'è eziandio quello che il viaggio non possa essere intrapreso o continuato in causa di guerra, di arresto o di blocco (§ 57), mentre un tale motivo non si trova fra quelli, che autorizzano il marinaio a chiedere anzitempo il congedo. Ma da ciò non deve dedursi che l'Ordinanza in esame abbia voluto togliere al marinaio in questo caso tale diritto. Invero è fatta speciale menzione in generale solo di quei motivi, pei quali il marinaio non sarebbe autorizzato, anche secondo i principii del diritto civile, a chiedere il congedo, inquantochè evidentemente fu ammesso che questi valgano eziandio a regolare i rapporti fra capitano e marinaio (Prot. al Cod. di Comm. IV, pag. 2007). La *L. 27 § 1 Dig. Locati XIX, 2*, dice infatti: *Iterum interrogatus est, si quis timoris causa emigrasset, deberet mercedem necne. Respondit, si causa fuisset, cur periculum timeret, quamvis periculum vere non fuisset, tamen non debere mercedem: sed si causa*

timoris iusta non fuisset, nihil minus debere. Questo passo tratta soltanto della locazione di cose, ma dalla *L. 22 Cod. De locato IV, 65*, a termini della quale il giudice deve condannare ad eseguire una *locatio conductio operarum*, *quatenus bona fides patitur*, si deduce che il principio espresso nella citata *L. 27*, che cioè un contratto di locazione è risoluto in caso di giustificata paura di un pericolo connesso colla esecuzione di esso, è applicabile anche alla locazione di opere. Spetta al giudice il decidere, se realmente la vita e gli averi dei marinai corrano pericoli in causa della guerra: egli deve esaminare le circostanze di fatto dei singoli casi concreti. Egli dovrà però ammettere sempre le conseguenze derivanti da un fondato timore, quando l'ufficio marittimo (Cfr. § 64) abbia riconosciuto e giustificato il rifiuto del marinaio di continuare il viaggio, imperocchè non si può pretendere che il marinaio sia più animoso del preposto all'ufficio marittimo. Il Supremo Tribunale di Commercio dell' Impero (in una sentenza pronunciata sotto l' impero del Codice di Commercio e precisamente il 4 Gennaio 1863; *Entsch.* VIII, pag. 245-348) condivide l' opinione quì sostenuta. Ma il Supremo Tribunale di Amburgo sembra che non abbia ritenuta esatta l' argomentazione quì esposta (Cfr. Sentenza del 19 Gennaio 1871, nella *Zeitschrift* del GOLDSCHMIDT XVII, pag. 572-575), ed il Senato criminale del Supremo Tribunale di Berlino, il quale, in una sentenza del 5 Maggio 1871, dichiara punibile, in conformità ai §§ 4, 7, 8 della legge prussiana del 31 Maggio 1841, il rifiuto dei marinai di continuare il viaggio, dice per l'appunto che lo scoppio di una guerra non libera in alcun modo il marinaio dall' obbligo di obbedire senza discussione agli ordini del capitano (*Entsch. des Ober-Trib.* LXVI Nr 48 — *Krim-Sen.* Nr 2 — pag 9 * e seg. specialmente pag. 13 *).

§ 62.

Nel caso del § 61 n. 3 non può essere chiesto il congedo:

1) se il marinaio si è arruolato per un tempo più lungo di quello indicato. L' arruolamento a tempo indeterminato o colla clausola generale, che dopo il compimento del viaggio di andata il

servizio debba essere continuato per tutti i viaggi, che ancora potessero essere deliberati, non va riguardato come arruolamento di tale durata.

2) appena che sia ordinato il viaggio di ritorno [a].

§ 63.

Nei casi indicati nei numeri 1 e 2 del § 61, il marinaio ha gli stessi diritti, che sono stabiliti pel caso del § 59; nel caso del numero 3 egli non ha diritto che al salario guadagnato (§ 67). [b]

Il motivo, pel quale il marinaio, nei numeri 1 e 2 del § 61, ha gli stessi diritti, che sono stabiliti nel caso del § 59, è che nell'ipotesi contemplata nel numero 1 il capitano si rende colpevole di una infrazione dei patti contrattuali, ed un'eguale colpa è imputabile all'armatore nel caso del numero 2, poichè il marinaio si è arruolato pel servizio a bordo di una nave di una determinata nazionalità. Egli potrebbe quindi pretendere il risarcimento dei danni, ma la legge ha, per considerazioni d'utilità, date a questo riguardo le stesse disposizioni che nel § 59.

§ 64.

Il marinaio, il quale chiede il proprio congedo, non può, eccettuato il caso di un cambiamento di bandiera, lasciare il servizio senza il consenso di un ufficio marittimo (§ 105) [c].

---

[a] Vedi l'*Art.* 525 *Cod. Comm.* citato nella nota precedente. L'ultimo capoverso di detto articolo dichiara, in modo espresso, che l'arruolamento a tempo indeterminato e per tutti i viaggi da intraprendere non impedisce al marinaio di domandare dopo due anni il suo congedo, ove non sia convenuto espressamente, che il servizio possa continuare per più di due anni.

[b] Vedi le disposizioni del Codice di Commercio citate nelle note precedenti. Si confrontino pure gli *Art.* 475-480 *Regol.*, che determinano l'eventuale indennità per rimpatrio dalla legge attribuita al marinaio, quando abbia diritto alle spese di ritorno in patria, ove il capitano non gli procuri un altro imbarco.

[c] L'*Art.* 264 *Capov. Cod. M. M.* dice che si ha il reato di diserzione, anche quando l'uffiziale consolare abbia, cessato l'arruolamento, rifiutata l'autorizzazione di sbarco nei casi contemplati dal Codice di Commercio.

Per la trasgressione di questa disposizione è comminata al § 83 una pena pecuniaria.

§ 65.

Quando, giusta le disposizioni di questa legge, si ha il diritto al ritorno gratuito, questo comprende anche il mantenimento durante il viaggio [a].

Vedi nelle spiegazioni all' art. 517 al. 3 Cod. Comm., del quale il § 65 di questa Ordinanza è la riproduzione quasi letterale, che il marinaio non è con ciò autorizzato a pretendere anche il vestiario.

§ 66.

Il diritto al ritorno gratuito rimane soddisfatto, se al marinaio, ch' è idoneo al lavoro, viene, col consenso dell' ufficio marittimo, assegnato un servizio, corrispondente alla sua primiera posizione e compensato con un salario proporzionato, a bordo di una nave mercantile germanica, la quale sia diretta al porto, da cui la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata, ovvero ad un porto a questo vicino; in questo ultimo caso deve essere al marinaio corrisposto un compenso corrispondente pell' ulteriore trasporto gratuito (§ 65) fino al porto, dal quale la nave ha intrapreso il suo viaggio di andata.

Se il marinaio non è un suddito germanico, è pareggiata ad una nave germanica una nave avente la nazionalità di lui [b].

---

[a] Del mantenimento è tenuto calcolo in modo espresso nel determinare l'indennità di via da corrispondersi alle persone congedate dal servizio di bastimenti nazionali. *(Art. 475-480 Regol.).*

[b] Poichè il diritto al ritorno gratuito è considerato dalla legge come mezzo d'indennità, e non altrimenti, così è che ogni diritto all'indennità di via è esplicitamente negato dall' *Art. 75 Cod. Mar. Merc.* al marinaio sbarcato o abbando-

§ 67.

Nei casi dei §§ 36, 51, 56, 58, 59, 63 il salario guadagnato, quando non sia pattuito in ragione di tempo, ma in una somma complessiva per tutto il viaggio, è determinato, avuto riguardo allo ammontare di tutto il salario in proporzione dei servigi prestati, come pure della parte eventualmente compiuta del viaggio. Per istabilire il salario per singoli mesi menzionato nei §§ 59 e 60, devesi prendere per base la durata media del viaggio, compreso il tempo necessario pel caricamento e pello scaricamento, tenendo conto della qualità della nave, ed in base a ciò si calcola il salario per i singoli mesi.

In questo paragrafo sono ripetuti i principii cotenuti nell'art. 519 Cod. Comm.

§ 68.

L'armatore risponde pei crediti del capitano e delle persone appartenenti all' equipaggio, che derivano dai contratti d' arruolamento, non solo colla nave e col nolo, ma personalmente.

Questa disposizione è sostituita all' Art. 453 del Codice di Commercio generale germanico [a].

Vedi sopra all' art. 453.

---

nato in paese estero od in un porto dello Stato diverso da quello dell' arruolamento, il quale abbia ricevuto contemporaneo arruolamento sopra altra nave. Anche l' *Art. 525 Cod. Comm.*, fra gli altri, dice che il marinaio ha diritto alle spese del ritorno in patria, solo allorquando il capitano non gli procuri un altro imbarco.

[a] L'*Art. 491 Cod. Comm.*, come avemmo già occasione di rilevare (vedi sopra not. *a* a pag. 88 e 100) nega ai proprietari di nave il diritto di liberarsi, mediante l' abbandono della nave e del nolo esatto e da esigere, dalle obbligazioni per i salari e gli emolumenti delle persone dell' equipaggio. L'*Art. 55 Cod. Mar. Merc.* dichiara inoltre i proprietari e gli armatori responsabili verso lo Stato delle pene pecuniarie incorse dal capitano o padrone nell' esercizio delle sue

§ 69.

La parte del nolo o degli utili, che compete al marinaio a titolo di mercede, non è considerata come salario nel senso di questa legge.

In conformità a questo paragrafo, il quale è tolto dall'articolo 555 Cod. Comm., le disposizioni della legge relative al salario dell'equipaggio non sono senz'altro applicabili alla mercede, che consiste in una parte degli utili (p. es. della pesca) o del nolo. A questo riguardo, in mancanza di disposizioni contrattuali, danno norma le leggi e gli usi del luogo od eventualmente il diritto civile. (Cfr. Prot. al Cod. di Comm. IV pag. 2037).

§ 70.

Nei casi dei §§ 59 e 61 devono ai porti europei equipararsi i porti non europei del Mar Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar d'Azof.

La disposizione di questo paragrafo è tolta dall'art. 447 Cod. Comm.

§ 71.

Il capitano non può abbandonare all'estero un marinaio, senza il consenso dell'ufficio marittimo. Se, nel caso di abbandono, debbasi provvedere ad un bisogno di assistenza pel marinaio, il rilascio del consenso può essere subordinato alla prestazione, da parte del capitano, di una cau-

funzioni. Essi sono esiandio, giusta il successivo *Art. 56*, responsabili solidariamente per il pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi, per la retribuzione e le paghe e per la ritenzione di paghe dovute alla cassa degli invalidi della marina mercantile, per le spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini dell'equipaggio, e per ogni spesa fatta per i medesimi dagli agenti governativi, se tali spese dovessero essere a carico della nave. La responsabilità pel rimborso delle spese di nutrimento e di ritorno in patria degli uomini di equipaggio cessa nel caso di naufragio e di abbandono della nave. L'ultimo capoverso dell'articolo stabilisce la procedura, che devono seguire i capitani di porto pel rimborso delle spese indicate nell'articolo stesso.

zione per un periodo di tempo estensibile a tre mesi, contro il verificarsi del bisogno di assistenza.

Non si deroga con ciò alle disposizioni del § 103.

Il paragrafo non distingue, come faceva p. es. la legge prussiana del 26 Marzo 1864, relativa ai rapporti giuridici dell'equipaggio (§ 35), fra marinai sudditi germanici e stranieri, e neppure fra i casi, in cui il marinaio consente ad essere lasciato in terra, e quelli in cui fa opposizione, ma è applicabile a qualunque di questi casi (Cfr. Motivi, pag. 57 e seg.).

Contro la trasgressione di questa disposizione è comminata nel § 98 la pena della multa o della prigionia.

SEZIONE QUARTA

DISPOSIZIONI DISCIPLINARI

§ 72.

Il marinaio è soggetto al potere disciplinare del capitano.

Questo potere comincia coll' entrata al servizio, e cessa col compimento di questo [a].

---

[a] L'*Art. 92 C. M. M.* impone a tutte le persone imbarcate in qualsivoglia qualità sopra una nave di rispettare ed obbedire i capitani e padroni (investiti a tale riguardo di un potere disciplinare) in tutto ciò che concerne la tranquillità del bordo, la sicurezza della nave, la cura delle mercanzie ed il successo della spedizione. — L'*Art. 450 C. M. M.* aggiunge che, in forza del potere disciplinare, le autorità, che ne sono investite, (fra queste il successivo *Art. 451* n. 4 annovera il capitano o padrone sopra qualunque persona imbarcata sulla sua nave, compresi i passeggieri) hanno facoltà di reprimere le semplici mancanze di disciplina commesse dalle persone poste sotto la loro dipendenza nei limiti stabiliti dal Codice stesso. — Giusta l'*Art. 455*, le persone dell'equipaggio continuano ad essere sottoposte alle regole di disciplina nel caso di perdita della nave per naufragio o per qualunque altra causa, finchè non siano rimesse ad un'altra autorità nazionale.

La posizione del capitano, piena di responsabilità, e nello stesso tempo l'impossibilità, che di regola si presenta, di rivolgersi per aiuto all'autorità, fanno sì che i rapporti fra il capitano ed i marinai non possono essere giudicati alla stregua di una pura e semplice *locatio conductio operarum*. (Cfr. Motivi Pag. 58). La presente Ordinanza concede quindi al capitano un potere disciplinare, come già aveva fatto il Codice di Commercio (Art. 533 Cod. Comm. Vedi anche Prot. IV pag. 1974), riservando però alle leggi dei singoli Stati la facoltà di regolarlo e limitarlo con maggiore precisione.

§ 73.

Il marinaio è obbligato ad essere sempre sobrio ed a tenere verso ciascuno un contegno conveniente e tranquillo.

Egli deve trattare con rispetto il capitano e gli altri suoi superiori e prestare assoluta obbedienza ai loro comandi relativi al servizio [a].

§ 74.

Il marinaio deve comunicare, quando ne sia richiesto, al capitano con sincerità e senza reticenze tutto ciò che gli è noto, che riguardi il servizio della nave.

§ 75.

Il marinaio non può portare o far portare a bordo alcuna merce, senza il permesso del capitano. Per le merci proprie od altrui trasportate, contravvenendo a questo divieto, egli deve pagare il nolo più elevato, pattuito nel luogo e nel tempo dello scaricamento, per viaggi e per merci di tale

---

[a] L'*Art. 452 C. M. M.* enumera fra le mancanze di disciplina la disobbedienza semplice, l'ubbriachezza senza disordine, la mancanza di rispetto ai superiori, e generalmente tutti i fatti provenienti da negligenza, i quali non costituiscano che una lieve mancanza o un semplice mancamento all'ordine od al servizio della nave.

natura, senza pregiudizio dell' obbligo di risarcire un danno maggiore, che fosse dimostrato [a].

Il capitano ha anche facoltà di gettare da bordo le merci, quando ne derivi un pericolo pella nave o pel carico.

1. Anticamente ai marinai competeva il diritto della *portata* [b], cioè la facoltà di caricare gratuitamente sulla nave una determinata quantità di merci. In seguito questo diritto scomparve. Però alcune legislazioni moderne concedono ancora ai marinai di prender seco tante merci, di cui non sia vietato il trasporto, quante possono essere contenute nella loro cabina e nella loro cassa (p. es. il Codice prussiano § 1596 II, 8), ed anche la pratica francese ammette un tale diritto, malgrado l' espresso divieto contrario contenuto nel *Code de Commerce* Art. 251 (1). (Poehls, *Seerecht* I pag. 274 e seg.; Kaltenborn, *Seerecht* I pag. 205 e seg.). Anche questi ultimi residui dell' antico diritto di *portata* erano già stati disapplicati dal Codice di Commercio (Art. 534; Cfr. Art. 514), avuto riguardo ai gravi inconvenienti, che non di rado ne derivavano, inquantochè l' equipaggio spesso trasgrediva le leggi doganali e simili (Prot. IV pag. 1973); e nell' Ordinanza in esame questa disposizione è ripetuta quasi letteralmente.

2. Il marinaio, il quale, senza il consenso del capitano,

(1) Pardessus III, n. 671. Il diritto francese ha instituito in proposito uno speciale contratto, il cosidetto *contrat de pacotille,* la cui essenza sta in ciò, che i marinai assumono anche la vendita di merci di terze persone, da essi prese a bordo, contratto che, secondo le circostanze, ha il carattere di un contratto di commissione (commissione di vendere) ovvero anche di una società. Cfr. Pardessus n. 702; Ruben de Couder V pag. 655 e seg.

[a] *Art. 527 Cod. Comm.: Il capitano e le persone dell'equipaggio non possono, sotto verun pretesto, caricare sulla nave alcuna merce per loro conto senza la permissione dei proprietarii e senza pagare il nolo, se non vi sono autorizzati dalle condizioni del loro arruolamento.* — Anche l' *Art. 311 Cod. Mar. Merc.* stabilisce una pena, indipendentemente dalle multe od ammende dipendenti da un eventuale sequestro, e senza pregiudizio dell'indennità dovuta agli armatori, per le persone dell'equipaggio che, senza il consenso del capitano o padrone, abbiano imbarcati o sbarcati effetti, il cui sequestro sia stato causa di spese o di danni per gli armatori.

[b] V. Targa, *Ponderazioni sulla contrattazione marittima*, Cap. XVII, n. 5.

prende a bordo oggetti, da cui derivi un pericolo pella nave o pel carico, inquantochè sia reso possibile il sequestro o la confisca dell' una o dell'altro, incorre, oltrechè nel danno comminatogli nell'alinea secondo del paragrafo, anche nella pena stabilita dal § 297 Cod. pen. dell'Impero (multa estensibile a 1500 marchi o prigionia fino a due anni).

§ 76.

Le disposizioni del § 75 sono applicabili del pari nel caso, in cui il marinaio porti o faccia portare a bordo, senza il permesso del capitano, acquavite od altre bevande spiritose od una quantità di tabacco maggiore di quella, che gli occorra per proprio uso pel viaggio progettato.

Le bevande spiritose ed il tabacco caricati, contravvenendo a questo divieto, vanno a profitto della nave [*a*].

§ 77.

I provvedimenti, dati dal capitano in base al disposto dei §§ 75, 76, devono, appena ciò sia possibile, essere annotati nel giornale di bordo [*b*].

L'art. 487 Cod. Comm. ci dà la ragione di questa disposizione, poichè le misure, che il capitano prende in base ai §§ 75 e 76, appariscono di preferenza come manifestazione del potere disciplinare, che gli compete (Cfr. Motivi pag. 59).

Il capitano, il quale non osservi questa disposizione, incorre nella pena stabilita dal § 99 (Vedi n. 4).

[*a*] L'*Art. 452 C. M. M.* dichiara che costituisce mancanza di disciplina l'imbarco clandestino di vino o di altre bevande fermentate.

[*b*] Giusta l'*Art. 847 Regol.*, nel giornale generale si devono annotare i mancamenti commessi dalle persone dell'equipaggio e dai passeggieri e le punizioni inflitte dal capitano in virtù del potere disciplinare, ed a termini dell'*Art. 457 C. M. M.* il capitano, annotando nel giornale nautico le mancanze e castighi inflitti, deve apporvi la data e la firma, ed entro 24 ore dall'ammissione a pratica deve render conto all'ufficio di porto (il quale ne tiene nota nel modo stabilito dal regolamento) delle pene inflitte alle persone dell'equipaggio e del costo delle razioni state ridotte a titolo di punizione, il quale costo è per intiero devoluto alla cassa degli invalidi per la marina mercantile (*Art. 460 C. M. M.*).

§ 78.

Quando la nave si trovi in un porto, il capitano è autorizzato, allo scopo di impedire una diserzione, a prendere in custodia gli effetti dei marinai fino alla partenza della nave.

§ 79.

Il capitano ha facoltà di prendere tutte le misure necessarie per mantenere l'ordine e per assicurare la regolarità del servizio. A tal fine egli può specialmente applicare, come pena, anche consueti aggravamenti del servizio, od una moderata diminuzione della razione di cibo; quest' ultima però al massimo per tre giorni. Egli non può stabilire, come pena, multe o pene corporali, o la prigionia [a].

Nel caso di una rivolta o di ostinata disobbedienza, il capitano può impiegare tutti i mezzi necessari per ottenere obbedienza ai propri comandi. Egli può prendere contro i colpevoli le opportune misure di sicurezza e, quando sia necessario, può tenerli prigioni durante il viaggio.

Ogni marinaio deve, quando ne sia richiesto, prestare manforte al capitano pel mantenimento dell' ordine, come pure per iscongiurare o per reprimere una rivolta [b].

---

[a] L' *Art. 453 C. M. M.* pone fra le pene disciplinari, che possono essere inflitte dal capitano alle persone dell' equipaggio: *a*) la consegna a bordo da uno a cinque giorni; *b*) la guardia raddoppiata; *c*) la privazione della razione di vino o di altra bevanda fermentata da uno a due giorni; *d*) gli arresti di rigore da uno a dieci giorni; le pene disciplinari, che il capitano può infliggere ai passeggieri, consistono invece nella esclusione dalla tavola del capitano da uno a dieci giorni e nella proibizione di stare in coperta oltre due ore del giorno per un termine non maggiore di cinque giorni (*Art. 453* e *454 C. M. M.*). — L'*Art. 456 C. M. M.* vieta di applicare cumulativamente le pene disciplinari. — L'*Art. 459 C. M. M.* concede al capitano di mettere ai ferri, per dieci giorni al più, coloro che, essendo condannati ad una pena disciplinare, ricusino di sottomettersi.

[b] L'*Art. 285 C. M. M.* commina una pena contro le persone dell'equipaggio, che non prestino man forte al capitano per eseguire l'arresto di un imputato.

All' estero il capitano deve, in casi urgenti, rivolgersi, per aver manforte, allo scopo di mantenere la disciplina, ai comandanti delle navi da guerra dell'Impero, che si trovino alla sua portata.

§ 80.

Ogni misura presa dal capitano, in conformità al disposto del § 79, deve essere annotata nel giornale di bordo, appena ciò sia possibile, coll' indicazione del motivo di essa [a].

Nel caso di ommissione è applicabile la pena comminata dal § 99 n. 4. Cfr. le spiegazioni al § 77.

SEZIONE QUINTA

DISPOSIZIONI PENALI

§ 81.

Un marinaio, il quale, dopo la conclusione del contratto di arruolamento, si tenga nascosto per sottrarsi all' obbligo di entrare in servizio, è punito con multa estensibile a venti talleri. Non si fa luogo a procedimento, che dietro istanza di parte.

Se un marinaio diserta, o si tiene nascosto, per sottrarsi alla continuazione del servizio, incorre nella multa estensibile a cento talleri, o nella prigionia fino a tre mesi. Non si fa luogo a procedimento, che dietro istanza di parte.

Un marinaio, il quale diserti o si tenga nascosto, dopo aver ricevuto il salario, allo scopo di sottrarsi al servizio assunto, è punito colla pri-

---

[a] Vedi gli *Art. 457 C. M. M.* e *347 Regol.* riferiti alla not. *b* a Pag. 359.

gionia comminata nel § 298 Cod. pen. estensibile ad un anno [a].

1. L'alinea primo del paragrafo contempla la semplice rottura del contratto di arruolamento; gli alinea 2 e 3 prevedono i casi di diserzione; l'alinea secondo la diserzione semplice; l'alinea terzo la diserzione aggravata con una punibile appropriazione.

2. Il concetto della diserzione presuppone, come si deduce dalle parole « disertare, fuggire » e « tenersi nascosto », che si leggono nell' alinea secondo, che il marinaio renda impossibile al capitano, senza che questi lo sappia e lo permetta, la continuazione dei rapporti contrattuali. Perciò la resistenza soltanto passiva ed il rifiuto di lavorare, con cui un marinaio cerchi di provocare il proprio congedo, non possono mai essere riguardati come diserzione. *(Entsch. des R. O. H. G.* IV pag. 291 e seg.).

---

[a] Il *Titolo II capo I* della *Parte II Cod. Mar. Merc.* contempla le diverse forme del reato di diserzione. L' *Art. 264* definisce il reato nel modo seguente: « *Qualunque individuo dell'equipaggio di una nave mercantile, che, tanto nello Stato, quanto all'estero, senza autorizzazione dell'autorità marittima o dell'ufficiale consolare, abbandonasse la nave o non si recasse a bordo della medesima, dopo essersi arruolato, sarà considerato disertore. — Il reato di diserzione esiste anche quando l'ufficiale consolare abbia, cessato l'arruolamento, rifiutata l' autorizzazione di sbarco nei casi contemplati dal Codice di Commercio.* — L'*Art. 265* stabilisce la pena del carcere da tre a sei mesi, se la diserzione avviene nello Stato, e da sei mesi ad un anno, se all'estero (aumentabile di uno o due gradi, se avviene nei porti al di là dei limiti assegnati alla navigazione dei capitani di gran cabotaggio), oltre in ambi i casi una multa da L. 51 a 200, da devolversi per intiero alla cassa degli invalidi. — A termini dell'*Art. 266*, è considerata complotto, e punita coll'aumento di uno o due gradi, la diserzione, che abbia avuto luogo di concerto fra tre o più persone dell'equipaggio. — L'*Art. 267* punisce rigorosamente (carcere non minore di un anno ed estensibile a tre anni) la diserzione commessa mediante uso d'armi, con violenza, percosse o ferite, che non costituiscano per sè un crimine o un delitto (se lo costituissero, o se fosse accompagnata da asportazione di oggetti eccedenti il valore di L. 10, si osserverebbero le disposizioni intorno ai rei di più reati. *Art. 268)*. Deve applicarsi sempre il massimo della pena, se la diserzione ha luogo da una nave armata in corso (*Art. 269)*. Non potrebbe mai applicarsi il minimo della pena, quando il colpevole fosse in debito, al tempo della diserzione, per anticipazioni od altra causa, o fosse disertato, mentre si trovava di guardia, o la diserzione fosse seguita con asportazione di oggetti, appartenenti alla nave, al carico od a qualche individuo imbarcato a bordo, di un valore non eccedente le L. 10 *(Art. 278)*. Se il disertore è un ufficiale di bordo, la pena va sempre aumentata di un grado *(Art. 274)*. — L' *Art. 275* contempla il caso, in cui il capitano (o chi ne tiene le veci interinalmente) abbia infranto il suo arruolamento ed abbandonata la nave, fuori del caso di forza maggiore. — L'*Art. 277* punisce colla pena per la complicità e colla sospensione del grado il capitano o padrone, che fosse complice della diserzione.

Il paragrafo del Codice penale accennato nell'alinea terzo dispone:

Un marinaio, che diserti o si tenga nascosto, dopo aver ricevuto il salario, allo scopo di sottrarsi al servizio assunto, è punito colla prigionia estensibile ad un anno, senza distinguere se il reato sia stato commesso nello Stato od all'estero.

3. Naturalmente il marinaio risponde anche in via civile per ogni danno, che derivi alla comunione dei partecipi della nave in conseguenza del suo reato, come di ogni trasgressione dei suoi doveri di servizio.

§ 82.

Nei casi contemplati dai due ultimi alinea del § 81, il marinaio perde il diritto al salario già guadagnato, qualora, prima della partenza della nave, non ritorni spontaneamente a continuare il servizio, e neppure sia ricondotto coattivamente [a]. In garanzia dell' indennità spettante all' armatore, in base al contratto di arruolamento o di servizio, possono essere trattenuti il salario e, quando questo non basti, eziandio gli effetti del marinaio; quando il salario non sia a ciò necessario, si procede in conformità al § 107.

La pena speciale della perdita del salario guadagnato non è applicabile in ogni caso di diserzione, ma solo quando il marinaio, prima della partenza della nave, non faccia ritorno spontaneamente, o non sia ricondotto coattivamente a bordo

[a] Giusta l'*Art. 270 C. M. M.*, il disertore, se si costituisce a bordo della nave prima della partenza dal porto, e non più tardi di giorni cinque nello Stato, di due all' estero, è oggetto soltanto di punizione disciplinare, salvo il risarcimento dei danni, come di diritto. — L' *Art. 271* dispone che, qualora il disertore nello Stato sia arrestato prima della partenza della nave, il capitano può ottenerne dall' autorità marittima la consegna a bordo, avuto riguardo alle particolari circostanze del fatto. — L'*Art. 272* poi dice che, se un individuo disertato in paese estero viene arrestato prima della partenza della nave, egli è rimesso al capitano e sottoposto a procedimento penale al ritorno della nave nello Stato.

di esso, cioè quando la nave non abbia i suoi servigi nel viaggio da intraprendersi.

§ 83.

Se il marinaio si è sottratto al servizio, senza il consenso dell' ufficio marittimo (§ 64), in uno dei casi contemplati dal § 61 n. 1 e 3, egli incorre nella multa estensibile all'ammontare del salario di un mese [*a*].

§ 84.

Con multa estensibile all' ammontare del salario di un mese è punito il marinaio, il quale si renda colpevole di una grave mancanza ai suoi doveri di servizio.

Si considerano, come mancanze ai doveri di servizio in questo senso, specialmente:

la negligenza nel disimpegno del servizio di guardia;

la disobbedienza all' ordine di servizio di un superiore;

la condotta sconveniente contro i superiori, contro altre persone dell'equipaggio, o contro i passeggieri;

l' allontanamento dalla nave senza il permesso, o l' assenza oltre il tempo stabilito;

l' asportazione di cose proprie od altrui da bordo della nave, ed il portare o far portare a bordo merci od altri oggetti, senza permesso;

l' ammissione arbitraria di persone estranee a bordo, ed il permettere che delle imbarcazioni si accostino alla nave;

l' ubbriachezza durante il tempo del servizio;

[*a*] Vedi l'ultimo capoverso dell'*Art. 264 C. M. M.* riportato alla nota al § 64.

lo spreco, l' alienazione illegittima od il trafugamento di provvisioni.

La pena può contro gli ufficiali di bordo essere aggravata fino all' ammontare del salario di due mesi.

Se il salario non è pattuito in ragione di tempo, la pena consiste in una somma, che corrisponda, a giudizio dell' ufficio marittimo, al salario di un mese.

Al procedimento si fa luogo soltanto dietro querela. Questa è ammessa fino alla cancellazione dal ruolo [a].

§ 85.

Il capitano deve annotare, appena gli sia possibile, nel giornale di bordo ogni trasgressione ai doveri del servizio (§ 84), coll' indicazione precisa dello stato delle cose, e, quando si possa farlo, deve dare comunicazione al marinaio del contenuto dell' annotazione, facendo in modo espresso menzione della pena comminata dal § 84.

Quand' egli ommetta tale comunicazione, i motivi della ommissione devono essere inseriti nel giornale. Se non è fatta la annotazione, non si fa luogo ad alcun procedimento [b].

Riguardo all' alinea primo, cfr. art. 487 al. 3 Cod. Comm.

---

[a] L'*Art. 452 C. M. M.* enumera fra le mancanze di disciplina, che sono represse con punizioni disciplinari: *a*) la disobbedienza semplice; *b*) la negligenza nel prendere il suo posto; *c*) la mancanza o negligenza nel servizio nautico detto di *quarto* o *quarta; d*) l'ubbriachezza senza disordine: l' assenza dal bordo senza autorizzazione del capitano, quando non oltrepassi le 24 ore; *e*) l' imbarco clandestino di vino o di altre bevande fermentate; *f*) la mancanza di rispetto ai superiori e generalmente tutti i fatti provenienti da negligenza, i quali non costituiscano che una lieve mancanza o un semplice mancamento all'ordine od al servizio della nave; *g*) la perdita, per negligenza, del libretto di navigazione o del foglio di ricognizione; *h*) ogni fatto, non ispecialmente previsto dalla legge, di negligenza dei capitani o padroni nell'esercizio delle funzioni loro attribuite in materia di polizia di bordo. — L'*Art. 453* successivo, che già avemmo occasione di riferire (Vedi not. *a* a Pag. 360), dichiara quali siano le pene disciplinari.

[b] Vedi not. *b* a Pag. 359.

§ 86.

Un marinaio, il quale rifiuti la dovuta obbedienza ai ripetuti comandi del capitano o di un altro superiore, è punito colla prigionia estensibile a tre mesi e con multa fino a cento talleri [a].

§ 87.

Se due o più persone, appartenenti all'equipaggio, rifiutano, di comune accordo, la dovuta obbedienza al capitano o ad un altro superiore, ciascuno dei colpevoli incorre nella pena della prigionia estensibile ad un anno. Il capo è punito colla prigionia fino a tre anni [b].

Quando concorrano circostanze attenuanti, si può discendere alla multa estensibile a duecento talleri.

---

[a] Il reato di disobbedienza è previsto in modo espresso nel Codice per la Marina Mercantile. — L'*Art. 281* punisce con multa estensibile a lire cento od anche con pene di polizia il rifiuto di obbedire al capitano o padrone, per parte delle persone dell'equipaggio, così a bordo come a terra, e col carcere estensibile a sei mesi la disobbedienza agli ordini del capitano o padrone o di un ufficiale di bordo per eseguire una manovra d'ancore, ormeggi o vele. — Una multa estendibile a lire duecento, salvo convenzione contraria, è comminata dall'*Art. 282* contro le persone dell'equipaggio, che rifiutino di prestare il loro servizio pel carico e scarico della nave.

[b] *È colpevole d'insubordinazione*, dice l'*Art. 283 C. M. M., e sarà punibile col carcere estensibile alla durata di un anno, l'arruolato, il quale rifiutasse di servire e di continuare la navigazione avanti la fine del viaggio ai patti, con cui era seguito l'arruolamento, o di proseguire il viaggio, quando fosse stato prorogato l'arruolamento a termini di legge.* Giusta l'*Art. 286*, sono punite col carcere estensibile a sei mesi le persone dell'equipaggio, che ingiuriino o minaccino con parole o gesti il capitano o padrone. Il successivo *Art. 287* commina il carcere da tre mesi a due anni nel caso, in cui l'insubordinazione sia accompagnata da violenze, che da per sè non costituiscano un delitto od un crimine: se lo costituiscono, il reo è punito colle pene portate dal Codice comune aumentate di due gradi. Le disposizioni precedenti colla diminuzione d'un grado sono applicabili all'insubordinazione verso un ufficiale di bordo (*Art. 288*). Quando le vie di fatto contro un superiore seguono in rissa o per motivi estranei al servizio, la pena può essere diminuita (per chi non ha provocata la rissa) da uno a due gradi (*Art. 289*). È punito di morte chi uccide il capitano o padrone od un ufficiale di bordo in conseguenza d'un reato d'insubordinazione (*Art. 291*).

Il capo è punito colla prigionia fino a due anni.

La pena più grave stabilita in questo paragrafo si spiega, avuto riguardo ai principii, che regolano i complotti.

§ 88.

Un marinaio, il quale richieda due o più persone appartenenti all' equipaggio di compiere un' azione punibile, giusta i §§ 87, 91, deve pareggiarsi agli istigatori, se la richiesta ha avuta per conseguenza l' esecuzione dell' azione punibile o di un tentativo punibile di essa.

Se la richiesta è rimasta senza effetto, nel caso del § 87 è applicabile la multa estensibile a cento talleri, nel caso del § 91 si applica la multa fino a duecento talleri [a].

---

[a] *Art. 293 C. M. M.: Il complotto fra tre o più persone dell'equipaggio allo scopo di attentare alla sicurezza, alla libertà od alla autorità del capitano, sarà punito col carcere da sei mesi a tre anni, salvo che rivesta il carattere di un tentativo di reato, per cui fosse applicabile una pena maggiore. Pel reo di complotto, che fosse ufficiale di bordo, la pena sarà aumentata di un grado.*

L'*Art. 294* qualifica ammutinamento la riunione di più persone dell' istesso equipaggio, in numero che ne eccede il terzo, le quali si ostinino nel rifiuto di eseguire un ordine ad esse dato dal capitano o padrone, o nel chiedere alcuna cosa o portare lagnanze tumultuosamente e con minaccie. Nel caso di ammutinamento relativo a lagnanze o domande o ad ordine non riflettente il servizio o non avvenuto a bordo, i capi sono puniti colla pena del carcere da tre mesi ad un anno e gli altri colpevoli colla stessa pena da uno a tre mesi. Quando invece l'ammutinamento rifletta un ordine concernente il servizio, od abbia per oggetto d' interrompere il corso del viaggio, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave e la salvezza delle merci, la pena del carcere è da uno a cinque anni per i capi della sedizione, da sei mesi a due anni per gli altri colpevoli. — Gli istigatori o provocatori sono considerati capi di ammutinamento. — L' ufficiale di bordo, che abbia preso parte al disordine, ovvero, se gli ammutinati sono tutti semplici marinai, chi ha portato la parola per il primo, è considerato capo, quando il capo non sia conosciuto (*Art. 295*). — È esente da pena l'ammutinato, che ceda alla prima intimazione di sciogliersi (*Art. 296*). — Si ha lo stato di rivolta (che autorizza il capitano o padrone ad usare la forza), quando, dopo la terza intimazione, l'ammutinamento non si sciolga, ed anche prima, se gli ammutinati vengono ad atti di violenza (*Art. 297*). — La pena pei rivoltosi è dei lavori forzati a tempo, mai minore di anni 15 per i capi (salvo le maggiori pene per gli altri crimini eventualmente commessi), se la rivolta segue, essendo la nave alla vela, od in luoghi, in cui non sia possibile ricorrere alla forza pubblica, od alcuno dei ribelli sia munito di armi apparenti; negli altri

§ 89.

Un marinaio, il quale si assuma di costringere il capitano od un altro superiore, colla violenza o con minaccie di violenza o con rifiuto di servizio, ad intraprendere od a non eseguire una funzione attinente al servizio, è punito colla prigionia fino a due anni. Se concorrono circostanze attenuanti, si può discendere alla pena della multa estensibile a duecento talleri [*a*].

§ 90.

Le stesse disposizioni penali (§ 89) sono applicabili al marinaio, il quale si assuma di opporre resistenza, con violenza o con minaccie di violenza, al capitano o ad un altro superiore, ovvero di passare a vie di fatto contro il capitano od un altro superiore [*b*].

§ 91.

Se uno degli atti indicati nei §§ 89 e 90 è compiuto da più marinai, di comune accordo, la pena può essere aumentata fino al doppio del massimo comminato.

Il capo, come pure coloro che passano a vie

casi la pena è della reclusione, ma non minore di anni sette per i capi *(Art. 298)*. — L'*Art. 299* commina eziandio la destituzione o sospensione dal loro grado per gli ufficiali di bordo, che abbiano preso parte ad un complotto, ammutinamento o rivolta. — La provocazione per parte del superiore non può mai servire come circostanza attenuante determinante una diminuzione di pena nei reati d'insubordinazione, ammutinamento e rivolta *(Art. 301)*. — Incorre nella pena del carcere estensibile da due mesi ad un anno qualunque persona dell'equipaggio, consapevole di un complotto, la quale non ne renda informato il capitano, ovvero che, trovandosi presente ad un ammutinamento o rivolta, non usi i mezzi, che sono in suo potere, per scioglierlo.

[*a*] Vedi l'*Art. 295* riferito alla nota precedente.

[*b*] Vedi nella nota *b* a pag. 366 le disposizioni relative all'insubordinazione accompagnata da ingiurie o violenze contro il capitano od un ufficiale di bordo.

di fatto contro il capitano o contro un altro superiore, sono puniti col carcere fino a cinque anni o colla prigionia per eguale durata; possono essere anche condannati alla sorveglianza della polizia. Se concorrono circostanze attenuanti, si applica la pena della prigionia non inferiore a tre mesi [a].

§ 92.

Un marinaio, il quale rifiuti obbedienza ai comandi del capitano o di un altro superiore, che mirino a scongiurare od a reprimere i reati indicati nei §§ 89 e 90, deve essere punito come complice [b].

§ 93.

Colla multa estensibile a venti talleri o coll'arresto fino a quattordici giorni è punito un marinaio, il quale:

1.° alteri o nasconda la verità, od esponga fatti falsi, allo scopo di ingannare un ufficio marittimo, in occasione di atti, che si riferiscano al rilascio di un libretto di navigazione, ad un'annotazione in questo, ovvero ad un arruolamento; [c]

---

[a] Abbiamo già sopra avuta occasione di riferire quali siano le pene dalla nostra legge comminate nel caso di complotto, rivolta od ammutinamento, si pel capo come per gli altri colpevoli, ed in qual modo siano punite le vie di fatto contro i superiori e l'omicidio del capitano o padrone o di un ufficiale di bordo.

[b] L' *Art. 285 C. M. M.* dichiara tenute le persone dell' equipaggio a prestar man forte al capitano per eseguire l' arresto di un imputato, sotto pena di due mesi ad un anno di carcere. — Abbiamo già veduto che l'*Art. 302* punisce colla pena del carcere da due mesi ad un anno qualunque persona dell'equipaggio, che, trovandosi presente ad un ammutinamento o rivolta, non usi i mezzi, che sono in suo potere, per scioglierlo. — Inoltre, giusta l'*Art. 292*, gli individui dell'equipaggio, i quali, essendo presenti ad atti di violenza commessi a bordo contro il capitano, non ne abbiano presa la difesa, sono puniti col carcere da sei mesi ad un anno.

[c] A termini dell'*Art. 349 C. M. M.*, è punito colla reclusione chiunque è convinto di avere commesso falsità ed alterazioni nelle convenzioni di arruolamento. — L'*Art. 424* dello stesso Codice punisce col carcere non minore di sei mesi qualunque falsificazione od alterazione di libretti di navigazione. — Dopo aver riferiti questi

2.° ommetta di farsi inscrivere nel ruolo, in conformità al § 10;

3.° ommetta di giustificarsi di fronte all' ufficio marittimo, in conformità al § 15, quando per un impedimento insuperabile abbia tralasciato d' intraprendere il servizio.

La disposizione del N. 1.° non deroga alla disposizione del § 271 Cod. pen. (1).

§ 94.

Chi in mala fede presenta ad un ufficio marittimo un reclamo, fondato sopra affermazioni non vere, relativamente all' inabilità della nave alla navigazione od all' insufficienza dei viveri, ed in base a quest'affermazione provochi un'inchiesta, è punito colla prigionia estensibile a tre mesi.

Chi sconsideratamente presenta ad un ufficio marittimo un reclamo fondato sopra affermazioni non vere, relativamente all' inabilità della nave alla navigazione ovvero all' insufficienza dei viveri, ed in base a queste affermazioni provochi un' inchiesta, è punito con multa estensibile a cento talleri [a].

---

(1) *Colui che di deliberato proposito fa sì, che siano attestati in documenti, libri o registri pubblici, come eseguiti od avvenuti, dichiarazioni, atti o fatti, che abbiano importanza, relativamente a diritti od a rapporti giuridici, mentre non si sono verificati, o sono avvenuti in un altro modo o da parte di una persona, in una qualità che non gli compete, ovvero di un' altra persona, è punito colla prigionia estensibile a sei mesi o colla multa fino a trecento marchi.*

---

articoli, crediamo di dover rilevare che essi non corrispondono alla disposizione dell'Ordinanza germanica, la quale contempla, non la falsificazione od alterazione vera e propria di un libretto di navigazione, ma bensì il rilascio di un libretto fatto in base a dichiarazioni false od inesatte, fatte scientemente dal marinaio.

[a] L'*Art. 81 Capov. C. M. M.* dice che, se dai risultati della visita consta che le lagnanze della maggioranza dell' equipaggio. che hanno provocata la visita, non avevano fondamento, coloro che le fecero sono puniti con pene disciplinari.

§ 95.

L' applicazione di una pena stabilita in questa sezione od in altre disposizioni di leggi penali non è esclusa pella circostanza, che il colpevole sia già stato punito in via disciplinare in causa del fatto, che gli viene imputato. Però di una pena disciplinare sofferta può essere tenuto conto nel misurare la pena, sì nella decisione dell'ufficio marittimo (§ 101), come nella sentenza dell' autorità giudiziaria.

§ 96.

Il capitano od un altro superiore, il quale abusi del suo potere disciplinare di fronte ad un marinaio, è punito colla multa estensibile a trecento talleri, o colla prigionia sino ad un anno [a].

§ 97.

Il capitano, il quale, di deliberato proposito, non adempia la sua obbligazione di provvedere al conveniente approvvigionamento della nave, è punito con prigionia, ed inoltre può essere condannato ad una multa estensibile a cinquecento talleri, come pure alla perdita dei diritti civili onorifici.

Se il capitano ha ommesso per negligenza di adempiere tale obbligazione, quando in seguito a ciò non possa essere provveduta all' equipaggio

---

[a] *Art. 365 C. M. M.: Il capitano o padrone, che avrà commessi abusi di potere o che, fuori i casi di necessità assoluta, avrà esercitate vie di fatto verso un subalterno od un passeggero, incorrerà nella pena del carcere estendibile a sei mesi, e potrà inoltre essere punito colla sospensione. — La pena del carcere non sarà minore di sei mesi, se le violenze fossero commesse contro una persona minore degli anni diciotto o contro una donna. — In tutti i casi, in cui le percosse, ferite, violenze ed offese costituissero un delitto od un crimine, il capitano o padrone soggiacerà alla pena portata dalla legge penale comune aumentata di uno o due gradi.* — Queste pene sono diminuite di un grado, in forza del successivo *Art. 366*, se il reato previsto nell'*Art. 365* è commesso da un ufficiale di bordo.

la razione di vitto, che gli competerebbe, deve essere condannato ad una multa estensibile a duecento talleri od alla prigionia fino ad un anno [*a*].

§ 98.

Il capitano, che abbandona all' estero un marinaio, senza il consenso dell' ufficio marittimo (§ 71), è punito con multa estensibile a cento talleri, con arresto o con prigionia fino a tre mesi [*b*].

§ 99.

Un capitano, il quale

1.° non adempia agli obblighi, che gli competono riguardo all' arruolamento (§ 10); [*c*]

[*a*] L'*Art. 360 C. M. M.* commina la pena del carcere da un mese ad un anno e la multa da lire trecento a mille al capitano o padrone convinto di avere per propria colpa (quindi in ispecial modo per non avere provveduto al sufficiente e conveniente approvvigionamento) fatto soffrire una riduzione sulle razioni o di avere altrimenti lasciato mancare i viveri necessari al sostentamento delle persone imbarcate o di non avere rinnovate negli scali intermedi le provviste alimentari alterate o l'acqua corrotta.

[*b*] L'*Art. 372 C. M. M.* prevede il caso, in cui il capitano congedi o sbarchi in paese estero alcuna delle persone arruolate nell' equipaggio, contro sua volontà, o che, fuori il caso di forza maggiore, abbandoni in corso di viaggio alcuna delle persone imbarcate sul suo bordo, e stabilisce la pena del carcere da due mesi a due anni e della multa da lire duecento a mille, la quale pena va aumentata di uno o due gradi, quando la persona sbarcata sia lasciata senza mezzi di sussistenza, o quando lo sbarco abbia avuto luogo fuori del Mediterraneo o delle coste d'Europa. — Giusta l'*Art. 373* dello stesso Codice, incorre nella multa da lire trecento a mille il capitano o padrone, che durante il viaggio sbarchi individui dell'equipaggio ammalati o feriti, senza provvedere, a termini delle leggi commerciali, i mezzi per la loro cura e pel ritorno in patria, come pure quando, dopo aver imbarcati passeggeri nello Stato, costretto da necessità qualunque, li abbia sbarcati in un porto o spiaggia intermedia senza provvedere alla loro sussistenza e senza procurare loro il trasporto al luogo di destinazione, ed, in caso di impossibilità, il loro rinvio in patria, salve le ragioni di rimborso verso i medesimi: nel primo caso alla pena stabilita deve sempre aggiungersi la sospensione.

[*c*] *Art. 371 C. M. M.*: *Il capitano o padrone che, arruolando o licenziando un individuo del suo equipaggio, non lo farà inscrivere o cancellare rispettivamente sul ruolo dell'equipaggio, incorrerà nell'ammenda di lire cinquanta, se la nave è armata al lungo corso; in quella di lire venticinque, se è armata al gran cabotaggio, ed in quella di lire quindici, se è destinata ad altra più ristretta navigazione od alla pesca. — Quando la persona imbarcata fosse inscritta sotto falso nome, il capitano o padrone incorrerà nella pena del carcere non minore di sei mesi.*

2.° alteri od occulti, nel procedere ad atti, che si riferiscono ad un arruolamento o ad un'annotazione nel libretto di navigazione, fatti veri, o ne esponga di falsi allo scopo di ingannare un ufficio marittimo; [a]

3.° ommetta, nel caso di morte, la redazione o la consegna del prescritto certificato, o trascuri di provvedere, nel modo dovuto, ai beni dismessi dal defunto (§§ 52, 53); [b]

4.° ommetta di fare nel giornale di bordo le annotazioni prescritte nei §§ 77 e 80; [c].

5.° non adempia alle obbligazioni, che gli incombono, nel caso di colpe e reati, in conformità ai §§ 102, 103; [d]

6.° impedisca al marinaio, senza un motivo urgente, di provocare la decisione dell' ufficio marittimo (§§ 105, 106);

7.° ritenga ad un marinaio, senza motivo, il vitto e le bevande; [e]

---

[a] Cfr. *Art. 424 C. M. M.* riferito alla nota *c* a Pag. 369. — Giusta l'*Art. 349 C. M. M.*, è punito colla reclusione non minore di cinque anni il capitano colpevole di falso nelle convenzioni di arruolamento.

[b] È punito colla multa estensibile a lire cinquecento il capitano e padrone, che ometta di redigere gli atti delle nascite, morti o scomparizioni avvenute al suo bordo (*Art. 861 C. M. M.*), e colla multa estendibile a lire cinquecento, alla quale può, secondo i casi, essere aggiunto il carcere da un mese ad un anno, è punita qualunque contravvenzione al disposto dall'*Art. 98 C. M. M.* o alle leggi civili sulla custodia e consegna dei testamenti marittimi (*Art. 862 C. M. M.*).

[c] Secondo l'*Art. 858 C. M. M.*, è punito colla multa estensibile a lire cinquecento il capitano o padrone, che non faccia sul giornale le annotazioni dalla legge prescritte. L'*Art. 868 C. M. M.* punisce colla multa da lire cento a trecento, e, secondo i casi, anche col carcere estensibile a tre mesi, le omissioni di ciò che dovrebbe essere scritto nel giornale di bordo, non specialmente previste dal codice stesso, che possano recare danno ai terzi. — Il successivo *Art. 864* commina la pena del carcere, non minore di sei mesi, contro il capitano o padrone, che scriva o faccia scrivere sul giornale fatti alterati o contrari alla verità, tanto riguardo al rilevamento di rotte, quanto riguardo alla navigazione ed alla disciplina.

[d] Il *Capo Unico* del *Titolo III Parte II C. M. M.* regola la procedura nel caso di crimine o delitto commesso a bordo. — L'*Art. 447* dice che il capitano o padrone, il quale contravvenga ad alcuna delle prescrizioni del Capo suindicato, incorre in una pena pecuniaria, che può estendersi a lire duecento a profitto della cassa degli invalidi.

[e] La privazione della razione di vino o di altra bevanda fermentata da uno

8.° ommetta di provvedere a che un esemplare di questa legge, come pure delle disposizioni relative al vitto ed all' alloggio, si trovi nello spazio destinato all' alloggio dell' equipaggio [a];

è punito con multa estensibile a cinquanta talleri o coll' arresto.

La disposizione del numero 2 non deroga al disposto del § 271 Cod. pen. (1).

§ 100.

Le disposizioni dei §§ 81-99 sono applicabili anche quando le azioni punibili siano commesse fuori del territorio federale.

La prescrizione dell' azione penale comincia in questo caso a decorrere solo dal giorno, in cui la nave, alla quale apparteneva il colpevole al tempo in cui fu commesso il reato, abbia potuto adire un ufficio marittimo [b].

L' alinea primo del paragrafo, costituisce un'eccezione al disposto del § 4 del Cod. pen.:

(1) Vedi sopra nota 1 al § 98.

a due giorni è una fra le pene disciplinari (*Art. 458 C. M. M.*), che possono essere inflitte dal capitano in virtù del potere disciplinare, che gli è dalla legge riconosciuto su tutte le persone imbarcate sulla sua nave (*Art. 450-451 C. M. M.*); ora l'*Art. 865 C. M. M.* punisce col carcere estensibile a sei mesi e colla sospensione il capitano o padrone, che avrà commessi abusi di potere: abuso di potere sarebbe l'ingiustificata ritenuta o diminuzione delle razioni di cibo o di bevande.

[a] L'*Art. 628 Regol.* prescrive ai bastimenti, che imprendono viaggi di lungo corso o di gran cabotaggio, di esser provveduti di un esemplare: *a*) del Codice per la marina mercantile e relativo regolamento; *b*) del Codice di commercio; *c*) del Codice civile e regio decreto sull'ordinamento dello stato civile; *d*) del Regolamento per evitare gli abbordi sul mare — ovvero di un manuale approvato dal ministero della marina, in cui si trovino raccolte le disposizioni dei medesimi essenzialmente necessarie ai capitani, e sia riprodotto testualmente il regolamento per evitare gli abbordi sul mare. — Cfr. *Art. 586-587-588 Regol.* — Pei bastimenti destinati a viaggi nel Mediterraneo la legge (*Art. 589-542 Regol.*) parla solo di un esemplare a stampa del regolamento per evitare gli abbordaggi sul mare. — L'*Art. 858 C. M. M.* stabilisce la multa estensibile a lire 500 contro il capitano o padrone, che non si trovi munito a bordo degli esemplari di leggi o di regolamenti prescritti dal regolamento (*Art. 628* sovracitato).

[b] A questo riguardo valgono le disposizioni del Codice penale comune e del Codice di procedura penale.

Di regola non si fa luogo a procedimento per una colpa o reato commessi all' estero;

e dell' alinea secondo dell' ultima parte del § 67 Cod. pen.:

La prescrizione comincia a decorrere dal giorno in cui l' atto è stato commesso, senz' aver riguardo al momento del risultato verificatosi.

§ 101.

Nei casi dei §§ 81 al. 1, 84, 93, 99 spetta all' ufficio marittimo il procedere alle indagini ed il decidere. Esso deve esaminare l' imputato sotto la sua responsabilità e stabilire sommariamente lo stato delle cose. Non si fa luogo a giuramento di testimoni. Dopo il compimento dell' inchiesta deve essere emessa una decisione motivata, la quale va comunicata all' imputato, quando sia presente, e notificata per copia, in caso di assenza. Quando sia stabilita una pena, deve essere determinata la durata dell' arresto da sostituirsi alla multa, in caso di impossibilità a farne il pagamento.

Contro la decisione l' imputato può ricorrere all' autorità giudiziaria entro il termine di dieci giorni dalla comunicazione o dalla notificazione.

Il ricorso deve essere presentato all' ufficio marittimo a protocollo o per iscritto.

Se l' ufficio marittimo ha sede all' estero, è competente, per ragione di territorio, a procedere ulteriormente quel tribunale, nel cui circondario è situato il porto d' inscrizione, ed, in mancanza di questo, il primo porto germanico, ove la nave approdi dopo la condanna.

La decisione dell' ufficio marittimo è, relati-

vamente all'applicazione della pena, provvisoriamente esecutiva [a].

Le ultime parole dell'alinea terzo si riferiscono a navi, che precedentemente appartenevano a stranieri, pervenute in

---

[a] La giurisdizione penale marittima è regolata dal *Titolo III, Capo unico, Parte II* del *Codice per la Marina mercantile* (*Art. 484-449 C. M. M.*). — L'*Art. 433* dice che essa è esercitata in primo luogo dall'autorità giudiziaria ordinaria, secondariamente dai Tribunali consolari all'estero nei luoghi, in cui dalle leggi, dai trattati e dagli usi ricevuti è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare, da ultimo dai capitani o dagli ufficiali di bordo, dai consoli all'estero, dai comandanti delle navi da guerra in alto mare e nei luoghi, in cui non risiedano ufficiali consolari, con esercizio di giurisdizione. — L'*Art. 434* rimette la cognizione dei crimini e dei delitti nel Regno alle Corti d'Assise, ai Tribunali correzionali od ai Pretori, secondo le norme del Codice di procedura penale, e dai Tribunali consolari all'estero nei paesi, nei quali è permesso l'esercizio della giurisdizione consolare pei delitti commessi da nazionali nel distretto del consolato, ovvero a bordo di legni mercantili sotto bandiera nazionale. — Ai capitani ed agli ufficiali di porto, agli ufficiali consolari ed ai comandanti di legni da guerra in paese estero nei limiti sopra indicati. è riservata la cognizione delle contravvenzioni punibili con pene di polizia. I capitani di porto sono inoltre esclusivamente competenti ad istruire e giudicare delle infrazioni previste dagli *Art. 351* (la tenuta di bandiera della nave non conforme al modello regolamentare) *358* (la mancanza a bordo del giornale o l'irregolare tenuta di esso, ovvero l'ommissione delle prescritte annotazioni sul medesimo o la mancanza degli esemplari di legge o regolamenti prescritti) *390* (il navigare senza i fanali accesi o senza gli oggetti di corredo stabiliti nei regolamenti; la disobbedienza agli ordini di rifornire di viveri la nave; l'inosservanza di quanto è disposto all'*Art. 436 C. M. M.* nel caso di crimine e delitto commesso durante il viaggio o nel successivo *Art. 487* nel caso di decesso a bordo) *393*, (il salpare per partire dai porti e dalle spiaggie, in cui la nave è ancorata, senza biglietto d'uscita dell'autorità marittima) *396* (la mancanza della numerazione prescritta dal regolamento o la conduzione, fatta da altri che dal titolare della licenza, di battelli, che si trovino nel porto od in altro luogo di ancoraggio) *397* (la negligenza di proprietarii di chiatte od altri galleggianti nel lasciarli vaganti od abbandonati nei porti) *399* (il getto di zavorra nell'interno dei porti od in altri luoghi d'ancoraggio, in canali di passaggio od altrove, fuorchè nei siti a ciò destinati) *402* (l'assenza di piloti dal porto o da altra località, al cui servizio siano addetti, senza licenza in iscritto rilasciata dall'ufficio di porto) *410* (la pesca nei mari dello Stato, fatta con navi o battelli non muniti di licenza e delle altre carte necessarie di bordo) *415 Alinea* (la vendita di una nave a stranieri senza il permesso di dismissione di bandiera) *420* (lo scavo e l'estrazione di arene, pietre, ghiaia e qualunque altra escavazione lungo il lido e le spiaggie del mare o nel recinto dei porti, fuori dei siti a ciò specialmente destinati, senza una speciale licenza dell'autorità marittima) *421* (l'ommissione, da parte dei proprietarii fronteggianti, di costruire lungo le sponde dei canali o rivi, che sboccano in un porto, dei muri di sponda occorrenti a sostegno delle terre, e l'apertura di cave di pietra od altro lavoro di considerevole escavazione senza il consenso dell'autorità marittima) e *622 C. M. M.* (le contravvenzioni alle disposizioni contenute nel *Titolo III, Parte I* del *Codice*, non ispecialmente previste). — Giusta l'*Art. 435*, la competenza a conoscere dei reati marittimi commessi nel territorio, nei porti, e nelle spiaggie dello Stato è determinata dal luogo, ove sono avvenute. Se i reati sono avvenuti all'estero, o in corso di navigazione, la

proprietà di sudditi dell' Impero, alle quali, in conformità al § 16 della legge dell' Impero del 25 Ottobre 1867, relativa alla nazionalità delle navi mercantili, sia stato rilasciato da un console dell' Impero un certificato, che valga ad attestare l'acquisto del diritto di inalberare la bandiera imperiale (Cfr. Motivi pag. 66).

---

competenza appartiene all' autorità del luogo del primo approdo della nave nel Regno, quando non è stata fatta denuncia ai regi consoli, o ai comandanti dei legni della regia marina all' estero, ed all' autorità del luogo, ove la nave è inscritta, quando è stata fatta la denuncia, salvo in questo ultimo caso la giurisdizione consolare. Nel resto si osservano le norme del *Codice di procedura penale* comune. — L'*Art. 448 C. M. M.* modificato colla *L. 11 Aprile 1886* rinvia al regolamento per le forme da osservarsi dai capitani ed uffiziali di porto nell'istruttoria e nel giudizio sulle contravvenzioni marittime e sui reati previsti dall'*Art. 484 ult. capov.* L' imputato di contravvenzioni punibili con pene pecuniarie può chiedere, con domanda irrevocabile da lui sottoscritta, ai detti funzionarii prima della pronuncia della sentenza definitiva (la domanda può farsi anche verbalmente dall'imputato, che si presenti prima che la sentenza definitiva sia pronunciata) che giudichi in via amministrativa. I pretori provvedono all' esecuzione coattiva delle sentenze di condanna a pene pecuniarie o spese di giustizia ed alla commutazione delle dette pene in pene corporali; i ricevitori del registro alla riscossione delle pene pecuniarie applicate in via amministrativa. La comparizione amministrativa è ammessa anche avanti ai consoli all'estero ed ai comandanti di navi da guerra di stazione in paese straniero, ove non risieda console con esercizio di giurisdizione, i quali del resto devono uniformarsi alle speciali norme di procedura prescritte dalla legge sui consolati. — L'*Art. 449* successivo, il cui primo capoverso fu del pari modificato dalla Legge citata all'*Art. 12*, dice che i procedimenti, relativi ai reati marittimi, devono essere spediti di urgenza, e che i termini per produrre opposizione, appello o ricorso contro sentenza di condanna per reati marittimi, pronunziate a carico di individui appartenenti alla marina, mentre sono in navigazione, cominciano a decorrere dal giorno dello sbarco loro nel Regno, accertato ai termini degli *Art. 115* e seguenti *C. M. M.* e del regolamento. — Il *Titolo IV, Capo II Regol.* tratta della giurisdizione penale marittima mercantile, della competenza e della procedura. — La Sezione I (*Art. 987-998*) è relativa alle funzioni di polizia giudiziaria: la Sezione II (*Art. 999-1003*) dispone da chi ed in quali casi si possa richiedere la forza pubblica e la forza armata; la Sezione III (*Art. 1003-1023*) regola le forme degli atti di istruttoria preliminare, commessi ai capitani ed uffiziali di porto dall'*Art. 444 C. M. M.* Da ultimo la Sezione IV (*Art. 1024-1066*) è quella che tocca più davvicino la materia del paragrafo in esame, inquantochè tratta dei giudizi di competenza dei capitani e degli uffiziali di porto e degli atti d'istruttoria anteriori al dibattimento Meritano menzione gli *Art. 1028* (giusta il quale, le contravvenzioni od infrazioni marittime commesse dai capitani e dagli ufficiali di porto nel territorio, in cui esercitano le loro funzioni, sono giudicate inappellabilmente dal tribunale correzionale posto nell'anzidetto territorio), *1030* (che prescrive la forma della citazione diretta nel caso di flagrante reato per la spedizione delle cause di competenza dei capitani e degli uffiziali di porto), *1031-1033* (che stabiliscono la procedura da osservarsi dai capitani e dagli uffiziali di porto, nelle cause di loro competenza fuori dei casi di flagrante reato), *1036* (che prefigge il termine per comparire, e si occupa della nullità derivante dall'inosservanza di tale termine), *1039-1041* (relativi alle prove in genere ed all' assunzione di testimoni e periti), *1042* (che regola la di-

§ 102.

Se un marinaio, mentre la nave si trova in alto mare od all' estero, si rende colpevole di una mancanza o di un reato, il capitano deve, col concorso degli ufficiali di bordo e di altre persone degne di fede, annotare con precisione tutto ciò che può avere influenza sulla prova del fatto e sulla punizione di questo. In ispecial modo devesi, nei casi di omicidio o di grave ferimento, descrivere con precisione la natura delle ferite, ed annotare eziandio per quanto tempo abbia ancora vissuto il ferito, se e quali rimedi siano stati applicati, e quale nutrimento abbia preso il ferito [*a*].

§ 103.

Il capitano è autorizzato a perquisire in ogni tempo gli effetti dei marinai, che siano sospettati colpevoli di un' azione punibile.

---

scussione della causa), *1043* e *1045* (che indicano i requisiti del verbale del dibattimento e della sentenza), *1047* (che si occupa della pronunziazione della sentenza) *1049-1051* (che disciplinano il procedimento in contumacia e l' opposizione alle sentenze contumaciali), *1053* (che determina chi possa appellare dalle sentenze profferite dai capitani e dagli uffiziali di porto), *1054* (che sospende l' esecuzione della sentenza durante i termini per appellare e presentare i motivi d' appello, come anche durante il giudizio d'appello) e *1055* (che contempla la presentazione dei motivi d'appello).

[*a*] L'*Art. 93 Cod. Mar. Merc.*, dispone che, se a bordo di una nave siasi commesso, durante la navigazione, un crimine o delitto, il capitano o padrone deve procedere a termini dell'*Art. 486 C. M. M.*, cioè prendere le necessarie precauzioni riguardo all' imputato, mettendolo, ove d' uopo, ai ferri, sentito il parere del secondo di bordo o di altro ufficiale, assicurare il corpo del reato, estendere subito processo verbale circostanziato dell' occorso, sottoscritto dai testimoni, che si fossero trovati presenti al fatto, facendo di tutto menzione nel registro di disciplina e nel giornale di bordo. (Quanto al caso d' omicidio, non va dimenticato che l' *Art. 487 C. M. M.*, prescrive in modo generale che sempre, nel caso di decesso a bordo, il medico o chirurgo, che fosse sulla nave, od, in difetto, il capitano o padrone deve stendere processo verbale, (sottoscritto da due testimoni e munito del visto del capitano, se è redatto dal medico) dello stato del cadavere e di tutte le circostanze relative alla morte dell' individuo, facendone menzione nel giornale di bordo. — L' *Art. 488* impone al secondo di bordo o ad altro ufficiale di fare al più presto rapporto scritto al capitano di qualunque crimine o delitto commesso durante il viaggio. E di questo rapporto deve farsi menzione nel giornale di bordo. — Il capitano deve, coll' assistenza dell' ufficiale, che ha fatto il rapporto, procedere ad una istruzione sommaria e preparatoria, ricevere le deposizioni dei testimoni e stendere processo verbale, di cui deve pure essere fatta menzione nel registro di bordo (*Art. 489*).

Il capitano è autorizzato inoltre ad arrestare quel marinaio, che si renda colpevole di un reato punito con grave pena (§ 57 n. 3). Egli è a ciò obbligato, quando sia da temersi la fuga del colpevole.

Il colpevole deve essere consegnato al primo ufficio marittimo, presso cui ciò possa farsi, rimettendo gli atti assunti. Se all' estero l' ufficio marittimo ricusa, per motivi speciali, di ricevere la consegna, questa deve farsi dal capitano all' altro ufficio marittimo, presso il quale per il primo possa effettuarsi.

In casi urgenti, il capitano è autorizzato, se all' estero non può adire in tempo utile un ufficio marittimo, a consegnare il colpevole alle autorità straniere, affinchè sia trasmesso all' autorità competente del porto d' inscrizione. Egli deve darne avviso al primo ufficio marittimo, presso cui ciò possa farsi [*a*].

[*a*] La linea di condotta, cui deve attenersi il capitano nel caso di reato commesso a bordo, è precisata anche dagli articoli successivi del Codice per la Marina Mercantile. L' *Art. 440* dispone che il capitano o padrone deve, nel primo porto di approdo, se straniero, in cui risieda un regio ufficiale consolare, rimettere le carte processuali ed i corpi di reato al medesimo, al quale spetta di praticare gli ulteriori incombenti, che credesse del caso, e di curare lo sbarco del processato per inviarlo, colle carte del processo e coi corpi del reato, in un porto dello Stato. Queste mansioni spettano, in mancanza di ufficiali consolari, al comandante di una nave da guerra dello Stato, che si trovi nel luogo. Nel caso di reato molto grave, quando non sia prossimo il ritorno della nave nel Regno, il console o il comandante della nave da guerra ha anche facoltà di fare sbarcare ed inviare nello Stato le persone dell' equipaggio, le cui deposizioni sembrino più importanti, provvedendo opportunamente, affinchè il legno possa continuare la navigazione. — Nel caso che il primo approdo della nave avvenga in un porto dello Stato, il capitano o padrone è tenuto, giusta l'*Art. 441*, a rimettere le carte processuali ed i corpi di reato all' autorità marittima del luogo, la quale ne deve dare immediatamente avviso al Procuratore del Re del circondario. — L'*Art. 442* è del seguente tenore: *Trattandosi di crimini o delitti commessi in territorio italiano, il capitano o padrone ne farà denunzia al capitano o ufficiale di porto, nel termine di ventiquattro ore, dacchè il reato fu scoperto. Se il reato sia commesso in paese estero, nel quale risiede un regio ufficiale consolare, il capitano o padrone ne farà al medesimo la denunzia dentro lo stesso termine. — Se il fatto criminoso o delittuoso sia seguito in corso di navigazione, o in paese estero, in cui non risiede un console italiano, la denunzia si farà al console, ovvero al capitano od ufficiale di porto del primo porto di approdo, dentro ventiquattro ore.* — L' *Art.*

Riguardo all' ultimo capoverso devesi osservare, che la consegna del colpevole alle autorità straniere non può mai farsi, affinchè gli sia inflitta la pena (Cfr. § 9 Cod. Pen.), ma sempre solo per la trasmissione alla competente autorità del porto di inscrizione. Naturalmente l' autorità straniera non è affatto obbligata ad assoggettarsi a questa trasmissione.

SEZIONE SESTA

DISPOSIZIONI GENERALI

§ 104.

Ogni ufficio marittimo è obbligato a cercare di comporre amichevolmente tutte le controversie fra capitano e marinaio, che giungano a sua cognizione. In ispecial modo deve prestarsi per l'amichevole composizione di tali controversie l'ufficio marittimo, davanti al quale ha luogo la cancellazione dal ruolo del marinaio.

§ 105.

Il marinaio non può convenire il capitano innanzi ad un tribunale straniero. Se egli contrav-

---

448 impone al capitano od ufficiale di porto, ovvero al console, di stendere processo verbale (da registrarsi nella cancelleria del consolato per poi essere trasmesso al Ministero della marina e da questo spedito al procuratore generale od al procuratore del Re competente) della denuncia o querela del capitano o padrone. — Ai capitani ed agli ufficiali di porto incombe l' obbligo, in forza dell'*Art. 444*, di procedere, appena abbiano ricevuta dal capitano o padrone la denunzia di un crimine o delitto, o ne abbiano avuta altrimenti la notizia, agli atti d' istruttoria nelle forme stabilite dal Regolamento (Vedi *Art. 1003-1023*), di trasmetterli al procuratore del Re competente, di deporre nelle carceri giudiziarie l' imputato, che si trovi in istato d' arresto, o di ordinarne lo sbarco per farlo tradurre innanzi al procuratore del Re, quando non si trovi in istato d'arresto e sia imbarcato per l' estero. — È fatto obbligo dall' *Art. 446* ai comandanti di legni da guerra, i quali abbiano avuti in consegna individui imputati di crimini o delitti, processi e corpi di reato, di rimetterli, approdando in un porto dello Stato, al procuratore del Re del circondario e di prendere gli opportuni concerti col console, quando approdino in paese estero. — In una pena pecuniaria estensibile a Lire duecento, a profitto della cassa invalidi, incorre il capitano o padrone, che contravvenga ad alcuna delle sovrariferite disposizioni (*Art. 447*) .

viene a tale disposizione, non solo è responsabile del danno, che ne deriva, ma inoltre perde il salario già guadagnato.

Egli può nei casi, che non consentono ritardo, promuovere la decisione provvisoria dell'ufficio marittimo. Il capitano non può ricusarsi a ciò, senza un motivo urgente.

Ciascuna delle parti deve frattanto attenersi alla decisione dell'ufficio marittimo, sotto riserva della facoltà di far valere, a viaggio finito, i proprii diritti davanti all'autorità competente.

Nel caso di una vendita forzata della nave, le disposizioni del primo alinea non sono applicabili all'esercizio dell'azione del marinaio, derivante dal contratto di arruolamento o di servizio.

1. I tre primi alinea di questo paragrafo mirano a tutelare, al pari dell'art. 537 Cod. Comm., dal quale sono stati tolti, l'interesse della navigazione, inquantochè, senza una tale disposizione, difficilmente potrebbe essere mantenuta la disciplina, ed ogni marinaio avrebbe il mezzo, col promuovere un giudizio e coll'impedire un ulteriore corso del viaggio, di frustrare e perturbare le disposizioni dell'armatore (Prot. della Conf. di Amburgo IV pag. 1977).

2. Il divieto pel marinaio di ricorrere alle vie legali all'estero, non è limitato a determinati casi (p. es., come nel progetto prussiano del Codice di Commercio, Art. 452, ai casi che si riferiscono ad azioni aventi per oggetto somme di denaro), ma si estende eziandio a tutte le specie di controversie, e perciò anche a quelle che derivano dall'esercizio del potere disciplinare da parte del capitano, p. es. per pretesi eccessi di questo (Prot. IV pag. 78 e seg.); ed è vietato al marinaio di rivolgersi, sia al giudice civile, sia a quello penale, sia all'autorità contenziosa amministrativa all'estero. Che tale sia stata l'opinione dei redattori dell'art. 537 Cod. Comm., che ha servito di base al § 105 in esame, non può esser contraddetto dalla circostanza, che alla Conferenza di Amburgo, sia stato osservato che, quando sia indicato un procedimento penale, le au-

torità straniere non dovrebbero, in base alla disposizione del diritto marittimo germanico, declinare di procedere d' ufficio (Prot. IV pag. 1979).

3. Il divieto della legge di convenire il capitano davanti ad un tribunale straniero sussiste, finchè la nave si trova in viaggio; esso vale perciò fino a questo momento anche di fronte al marinaio congedato dal servizio, poichè in caso contrario si verificherebbero tutti gli inconvenienti, in vista dei quali fu ritenuta necessaria la disposizione, avuto riguardo specialmente alla facilità, con cui un marinaio potrebbe colla sua condotta farsi licenziare dal capitano (Prot. IV pag. 1978).

4. La pena comminata nell' alinea primo è necessaria per assicurare l' osservanza della disposizione, poichè nella legge germanica non può ravvisarsi un obbligo, per le autorità straniere, di respingere un' azione promossa davanti ad esse, contravvenendo alla legge (Prot. IV pag. 1980).

5. La decisione dell' ufficio marittimo, in conformità agli alinea secondo e terzo, è provvisoria; essa è obbligatoria, per ambe le parti, solo finchè la controversia non sia in seguito decisa diversamente dall' autorità competente. Il giudice, che deve pronunciarsi, non è quindi vincolato nè dagli apprezzamenti di fatto dell'ufficio marittimo, nè dal modo, con cui questo siasi pronunciato in diritto circa la controversia (1) (*Entsch. des R. O. H. G.* IV pag. 293, XII pag. 420).

6. Il diritto di provocare all' estero una decisione provvisoria dell'ufficio marittimo è concesso dalla legge in modo espresso soltanto al marinaio. Un eguale diritto compete però naturalmente anche al capitano (*Entsch. des R. O. H. G.* XII pag. 419 e seg.), inquantochè solo in questo modo ambe le parti sono del pari tutelate, ed al capitano è dato di sottrarsi all' inconveniente di dovere da parte sua convenire il marinaio davanti un tribunale straniero.

§ 106.

Nello Stato le controversie insorte fra capitano e marinaio, dopo l'inscrizione nel ruolo, circa

(1) Nei casi in cui l' ufficio marittimo decide, non provvisoriamente, ma definitivamente, quale autorità di polizia (§ 101), il ricorso all'autorità giudiziaria è ammesso solo con determinate forme.

l'incominciamento o la continuazione del servizio sono decise dall'ufficio marittimo, salvo il ricorso alle vie legali. La decisione dell'ufficio marittimo è provvisoriamente esecutiva [*a*].

§ 107.

Le pene pecuniarie stabilite o pronunciate, giusta le disposizioni della Sezione quinta, vanno a favore della cassa per la gente di mare, od in mancanza di questa, della locale cassa pei poveri del porto di inscrizione della nave, alla quale il colpevole apparteneva nel tempo in cui ebbe a commettere l'azione punibile, salvo che le leggi dei singoli Stati non le destinino ad altri scopi consimili [*b*].

§ 108.

Un esemplare di questa legge, come pure delle disposizioni vigenti per la nave, relativamente al vitto ed all'alloggio (§ 45), deve essere posto nel riparto destinato all'alloggio dell'equipaggio, in modo che i marinai possano sempre prenderne visura [*c*].

Per l'inosservanza di questa disposizione è comminata una pena al § 99.

[*a*] L'*Art. 16 C. M. M.* prescrive ai capitani ed ufficiali di porto di adoperarsi nelle questioni eccedenti il valore di lire quattrocento per un amichevole accordo. — L'*Art. 969 Regol.* aggiunge che tale obbligo di promuovere l'amichevole accordo fra le parti è limitato alle controversie nelle materie contemplate dagli *Art. 14* e *126 C. M. M.* — Ora l'*Art. 14* alla lettera *d* contempla appunto le controversie per salario, vitto ed in genere per l'adempimento dei contratti d'arruolamento fra i capitani, gli ufficiali e gli equipaggi.

[*b*] L'*Art. 268* attribuisce alla cassa degli invalidi il quarto del prodotto delle multe ed ammende, mentre il rimanente è devoluto all'erario nazionale. La multa da L. 51 a L. 200, in cui incorre in tutti i casi il disertore, è però devoluta per intiera alla cassa degli invalidi (*Art. 265 ult. al.*). — Così pure va totalmente a profitto della cassa degli invalidi la pena pecuniaria (estensibile a L. 200), che è applicata al capitano o padrone, il quale contravvenga ad alcuna delle prescrizioni relative alla condotta da tenersi nel caso di reati commessi a bordo.

[*c*] Cfr. *Art. 628 Regol.* Vedi nota *a* Pag. 374.

§ 109.

I governi dei singoli Stati possono escludere, per via di ordinanze, l' applicazione dei §§ 5-23 e 48-52 alle piccole navi (navi costiere etc.).

§ 110.

Questa legge entrerà in vigore il 1° Marzo 1873. Collo stesso giorno si intenderà abrogato il titolo quarto del libro quinto del Codice di Commercio generale germanico.

§ 111.

Quando in altre leggi sia fatto rinvio a disposizioni, che sono abrogate da questa legge, le disposizioni corrispondenti di quest' ultima sono sostituite alle prime.

In certo qual modo è connessa coll' Ordinanza per la gente di mare la Legge dell' Impero del 27 Dicembre 1872, relativa all' obbligo di navi mercantili germaniche di dar ricovero a marinai bisognosi d' assistenza.

§ 1. Ogni nave mercantile germanica, la quale, partendo da un porto non germanico, sia diretta ad un porto germanico, ovvero ad un porto della Manica, della Gran-Bretagna, del Sund o del Kategat, ovvero ad un porto non germanico del Mar del Nord o del Mar Baltico, è obbligata a ricevere a bordo, dietro una richiesta per iscritto dell' ufficio marittimo, contro un' indennità (§ 5), i marinai germanici, che si trovino in istato bisognoso d' assistenza, per essere ritrasportati in Germania al luogo di destinazione.

Riguardo ai marinai stranieri, i quali, immediatamente dopo un servizio a bordo di una nave

mercantile germanica, si trovino in istato bisognoso d'assistenza, incombe un eguale obbligo alle navi mercantili germaniche dirette alla loro patria.

Il capitano può essere obbligato coattivamente dall' ufficio marittimo ad adempiere tale obbligazione [a].

---

[a] *Art. 114 C. M. M. Salvo il disposto dell' art. 375 sui trasporti dei detenuti, i capitani o padroni delle navi nazionali devono dar ricovero agli individui della marineria, che si trovassero abbandonati in paese estero, dove non risiedesse alcun regio ufficiale consolare. Sono pure in obbligo di ricevere al loro bordo quelli individui nazionali, che gli ufficiali consolari fossero, per qualunque ragione, nella necessità di far ritornare in patria, purchè il numero di detti individui non ecceda la proporzione di uno per cinquanta tonnellate di portata. — Le spese di mantenimento e del nolo così degli uni come degli altri, quando ne sia il caso, saranno regolate e rimborsate nel modo, che verrà stabilito dal regolamento.*

L'*Art. 482 Reg.* dispone che la richiesta di trasporto deve essere fatta dagli uffiziali consolari in iscritto, indicando il nome e cognome, età, patria e professione della persona, la provenienza e il motivo del rimpatrio, e se trattasi di imputati, le carte e corpi di reato relativi, che vanno possibilmente consegnate al capitano o padrone in pacco chiuso e suggellate col bollo dell' uffizio consolare. Si deve inoltre far constare del prezzo stabilito per trasporto e mantenimento, delle somme che fossero state anticipatamente pagate, nonchè delle altre speciali condizioni e degli obblighi particolari imposti al capitano o padrone. — Riguardo al rimpatrio delle persone, che formavano l' equipaggio di un bastimento nazionale naufragato all' estero, l' *Art. 483 Regol.* prescrive ai regi uffiziali consolari di regolarsi nel modo seguente : *a*) Se vi sono in porto bastimenti nazionali od a vapore, devono procurare d'imbarcarvi i naufraghi in qualità di componenti l' equipaggio, ovvero in soprannumero, con o senza salario, se i bastimenti siano diretti verso lo Stato, ed il loro equipaggio sia completo: va fatto cenno sul ruolo d' equipaggio delle condizioni d'imbarco; *b*) è loro concesso anche di valersi di bastimenti di estera bandiera, purchè siano diretti ad un porto dello Stato, ed i rispettivi capitani si obblighino, appena giuntivi, di sbarcare i naufraghi; *c*) in mancanza di tali mezzi va richiesto il passaggio delle persone da rimpatriarsi su bastimenti da guerra nazionale, diretti verso lo Stato, se ve ne siano in porto. — Quando non si possa ottenere l' imbarco od il passaggio nei modi fin qui indicati, gli uffiziali consolari devono, se vi sono in porto bastimenti nazionali a vela od a vapore, applicare le disposizioni date dal regolamento pei rimpatrii delle persone congedate dal servizio dei bastimenti nazionali e per i rimpatrii fatti d' ufficio. Esauriti questi mezzi, devono provvedere ad inviare i naufraghi nello Stato, valendosi di altri mezzi disponibili comparativamente più economici. In questo caso però il capitano ed il secondo di bordo, avente il grado di capitano, ha diritto, sì in ferrovia come sui piroscafi, ad un posto della classe immediatamente superiore all' ultima, la quale è assegnata alle altre persone dell' equipaggio (*Art. 484 Regol.*). — Quando fra i naufraghi ve ne sia alcuno di nazionalità straniera, se il valore del ricupero copre le spese relative, è avviato al porto d' arruolamento, altrimenti è indirizzato al rispettivo agente consolare (ed in mancanza di tale agente, all' autorità di pubblica sicurezza), cui spetta di provvedere al ricovero, mantenimento e rimpatrio di esso. Quando invece il naufrago appartenga a nazione avente a questo riguardo speciali convenzioni collo Stato, gli uffiziali consolari devono curarne

§ 2. Qualora più navi presentino opportunità di tale ricovero, i marinai da trasportarsi devono essere ripartiti dall' ufficio marittimo fra le singole navi, in proporzione della loro grandezza e del numero dei loro equipaggi [*a*].

§ 3. Il ricovero può essere ricusato:

1. se ed in quanto non vi sia a bordo nessun posto conveniente per i marinai da riceversi;

2. se la persona da riceversi sia ammalata costretta al letto, ovvero sia affetta da una malattia sifilitica o da altra malattia, che costituisca un pericolo per la salute o per la sicurezza dell' equipaggio, ovvero se debba essere ritrasportata in conseguenza di una colpa o di un reato;

3. se ed in quanto il numero delle persone da ricoverarsi ecceda il quarto dell' equipaggio;

4. se il ricetto non sia richiesto almeno due giorni prima del momento, in cui la nave è pronta alla partenza.

Spetta all' ufficio marittimo il decidere circa il motivo del rifiuto [*b*].

§ 4. Durante il viaggio il ricoverato riceve vitto ed alloggio da parte della nave. Egli è soggetto al potere disciplinare del capitano [*c*].

---

l' osservanza (*Art. 486 Regol.*). — Va tenuto presente che, giusta l' *Art. 480 Regol.* l' obbligo, come il diritto al rimpatrio, sia che avvenga da uno ad altro punto del Regno, o dall' estero nello Stato, o da uno ad altro porto estero, non si riferisce che al porto d' arruolamento, salvo il caso in cui il trasporto al luogo di domicilio, od altro a scelta delle persone da rimpatriarsi, richieda una spesa minore o eguale a quella che abbisognerebbe per ricondurle al porto d' arruolamento. — Inoltre l'*Art. 485 Regol.* prescrive che, quando occorre, in attesa d'imbarco, di fornire ai naufraghi vitto e ricovero, ed i naufraghi abbiano perduto tutto o parte del loro vestiario, gli uffiziali consolari devono limitarsi al solo necessario e provvedere a fornirli dei soli oggetti strettamente necessarii e di qualità comune, esclusa qualunque somministrazione di danaro per loro uso particolare.

[*a*] Cfr. *Art. 483, 484 Regol.* riferiti nella nota precedente.

[*b*] L'*Art. 375 Cod. M. M.* consente al capitano di rifiutare di ricevere a bordo imputati o condannati, quando siano in numero superiore alla quinta parte dell' equipaggio. Cfr. anche *Art. 114 C. M. M.* riferito alla nota *a* Pag. 385.

[*c*] Riguardo al vitto, cfr. *Art. 476 Regol.*, il quale (però relativamente alle

§ 5. L' indennità (§ 1) ammonta, quando non sia convenuto un importo minore, per ogni giorno di permanenza a bordo:

1. per un capitano, un timoniere, un medico, un macchinista od un assistente macchinista, un dispensiere, od un commissario, un tallero per le navi a vela, ed un tallero e mezzo per quelle a vapore;

2. per ogni altra categoria di marinai mezzo tallero per le navi a vela, e tre quarti di tallero per quelle a vapore [a].

§ 6. Il pagamento dell' indennità viene fatto dall' ufficio marittimo nel porto di destinazione, contro consegna della *richiesta* rilasciata per l'accettazione a bordo (§ 1) [b].

---

persone congedate dal servizio dei bastimenti nazionali) regola l' indennità giornaliera, spettante alle persone da rimpatriare, quando durante il viaggio in ferrovia o sui piroscafi non sia compreso il vitto. Nell' ipotesi però contemplata dall' ordinanza germanica, cioè in relazione all'*Art. 114 Cod. M. M.*, nell'importo, che, a termini dell'*Art. 481 Regol.*, deve essere corrisposto al capitano della nave, sopra la quale ha luogo l' imbarco, sono comprese insieme al nolo anche le spese di mantenimento.

[a] L' indennità è dal sopra citato *Art. 481 Regol.* fissata nel modo seguente: *a*) Se si tratta di persone appartenenti alla gente di mare abbandonate od indigenti: sui bastimenti a vela per ciascuna persona, avente il grado di capitano Lire due al giorno, per ciascun altra *Lire* 1,50; sui bastimenti a vapore lire tre al giorno per chi ha il grado di capitano e lire due per ogni altra persona. *b*) Se si tratta di persone appartenenti alla gente di mare imputate o detenute, ma non soggette a speciale sorveglianza, il nolo e le spese del mantenimento sono regolate nello stesso modo; l'uffiziale consolare stabilisce una speciale indennità, secondo le particolarità del caso, quando al trasporto sia congiunto l'obbligo della custodia. *c*) Se si tratta di persone estranee alla gente di mare, qualunque sia il bastimento, su cui debbano prendere passaggio, il prezzo complessivo di nolo e mantenimento è stabilito dall' uffiziale consolare, ritenuto che il trasporto è obbligatorio, ed avuto riguardo allo stato fisico della persona ed alla probabile durata del viaggio.

[b] L'*Art. 75 C. M. M.* stabilisce a carico di chi siano le spese per rimpatrio di un individuo dell' equipaggio di un legno nazionale sbarcato o abbandonato in paese estero od in un porto dello Stato diverso da quello dell' arruolamento. Il successivo *Art. 76* dice che in tutti gli altri casi è provveduto al ritorno della gente di mare per cura dell'uffiziale consolare o dell'autorità marittima. — L'*Art. 491 Regol.* dice che la liquidazione delle spese pel rimpatrio delle persone nazionali è fatta, in base ai documenti giustificativi, dall'autorità marittima o consolare: *a*) nel luogo di partenza delle persone da rimpatriarsi, se il montare delle spese sia stato preventivamente determinato; *b*) nel luogo di arrivo, se trattasi di spese variabili per essere subordinate alla maggiore o minor durata del viaggio,

§ 7. Il ricoverato risponde delle spese causate col trasporto di ritorno.

Questa legge non deroga alle disposizioni, che obbligano l'armatore od altre persone a rimborsare tali spese [a].

§ 8. Chi si sottrae all'adempimento di un'obbligazione, che gl'incombe a termini del § 1, è punito con multa estensibile a cinquanta talleri o con arresto. Riguardo alla determinazione della pena ed all'ulteriore procedimento, sono applicabili le disposizioni contenute nel § 101 dell'Ordinanza per la gente di mare [b].

§ 9. Questa legge entrerà in vigore il 1° Marzo 1873.

---

o ad altre speciali condizioni. Compiuta la liquidazione di tali spese, gli uffizi di porto devono trasmettere al ministero della marina la relativa nota coi documenti esibiti dal capitano o padrone. — Il rimborso delle somme anticipate dagli uffiziali consolari allo scopo sopra indicato deve essere da loro richiesto al ministero della marina, se trattasi di persone provenienti dall'equipaggio di bastimenti nazionali o di disertori da bastimenti della regia marina militare, al ministero degli affari esteri pel rimpatrio di tutte le altre persone nazionali.

[a] Cfr. *Art. 75, 76 C. M. M.*

[b] *Art. 874 C. M. M.: Il capitano o padrone di una nave nazionale, che, ritrovando nei porti od in spiaggie estere, in cui non risieda alcun ufficiale consolare, marinai nazionali naufragati, non offrirà loro il ricovero prescritto dall'Art. 114, sarà punito con multa estensibile a lire cinquecento e colla sospensione. — Ove poi, essendo la nave diretta ad un porto dello Stato, ricusasse di ottemperare alla richiesta degli ufficiali consolari pel trasporto delle persone, secondo il disposto del capoverso dell'istesso articolo 114, incorrerà nella multa di lire duecento per ciascuna delle persone, che avrebbe dovuto trasportare. — Art. 875 C. M. M.: Il capitano o padrone di una nave nazionale diretta ad uno dei porti dello Stato, il quale ricusasse di ottemperare alla richiesta di un regio ufficiale consolare pel trasporto di un condannato o imputato ovvero dei corpi di reato od altri oggetti necessari alla procedura, incorrerà in una multa da lire cinquecento a mille.*

FINE DEL VOLUME PRIMO

INDICE

AGGIUNTE E CORREZIONI

ALLE NOTE DI RAFFRONTO COLLA LEGISLAZIONE ITALIANA

Il *Decreto 7 Novembre 1889* (N. 6514 Serie 3), emanato quando il presente volume era in corso di pubblicazione, ha abrogato l'*Art. 189 Regol.* riferito alla nota *a* a Pag. 21-22 in fine, ed ha esteso il piccolo traffico a tutte le coste continentali ed insulari del Regno, alle isole di Corsica e di Malta, alle coste estere dell'Adriatico e dello Jonio, non oltrepassando Navarino, incluse le isole Jonie, alle coste mediterranee della Francia, della Spagna e loro isole sino a Gibilterra compresa, alle coste mediterranee del Marocco (Centa inclusa) ed a quelle dell'Algeria e delle Reggenze di Tunisi e di Tripoli, non oltrepassando Bengasi.

A Pag. 51 linee 16-20 si avverta che il testo degli *Art. 911-912 Regol.* fu del tutto modificato col *Decreto 7 Novembre 1889.* A termini del nuovo *Art. 911,* il traffico pel trasporto di passeggieri e di merci da farsi con barche e galleggianti provveduti della licenza indicata nell'*Art. 899* si distingue in due classi: 1.° Traffico limitato al circondario d'iscrizione del galleggiante con facoltà al Ministero della marina di estenderne i confini alle coste adiacenti, a seconda della posizione dei luoghi, della conformazione del litorale, dei bisogni e degli usi dei comuni marittimi; 2.° Traffico per tutte le coste continentali ed insulari del Regno con galleggianti a vela ed a vapore di portata non maggiore di 25 tonnellate, che siano in buono stato di navigabilità e convenientemente equipaggiati. Il nuovo *Art. 912* determina le condizioni per ottenere l'autorizzazione di dirigere barche ed altri galleggianti addetti alle due categorie di traffico. Il § 1 si riferisce al conduttore pel traffico limitato, denominato *Capobarca pel traffico locale;* il § 2 contempla il conduttore pel traffico lungo le coste continentali ed insulari del Regno denominato *Capobarca pel traffico dello Stato.*

A pag. 178 in fine alla nota *a* della pagina precedente si aggiunga: In relazione agli *Art. 543* e *572 Regol.* V. il recentissimo *Decreto del 15 Gen-*

naio 1891 n. 52 della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno (*Gazzetta Ufficiale* Anno 1891 Pag. 698-697), che regola la provvista di medicinali a bordo di un bastimento di commercio, che trasporta passeggieri per un viaggio di lunga navigazione.

A pag. 179 lin. 8 aggiungasi: Giusta l'*Art. 101 C. M. M.*, le navi della marina mercantile in corso di navigazione devono avere a bordo i recapiti marittimi indicati agli *Art. 36* (atto di nazionalità e ruolo dell'equipaggio), *102* (carte di bordo provvisorie rilasciate dall'ufficiale consolare alle navi, che per infortunio od altra forza maggiore avessero perdute le proprie, od a quelle che fossero costrutte od acquistate all'estero per essere nazionalizzate), *144* (la licenza dell'autorità marittima per i battelli addetti alla pesca limitata: quelli destinati alla pesca illimitata devono essere muniti di tutte le carte di bordo prescritte per la navigazione, eccetto l'atto di nazionalità), i certificati relativi agli atti prescritti dagli *Art. 77, 78, 79, 82, 85* (relazione della visita ufficiale, certificato del registro, certificato d'inspezione alle macchine, certificato di inspezione per le navi addette al trasporto dei passeggieri) ed il certificato di stazzatura. — A termini dell'*Art. 9 Legge 11 Aprile 1886*, queste disposizioni, eccetto quelle degli *Art. 36* e *102* non sono applicabili alle navi addette esclusivamente alla navigazione di diporto, le quali restano altresì esonerate dall'obbligo di tenere il giornale nautico prescritto dall'*Art. 500 Cod. Comm.*

A Pag. 199 ult. lin. aggiungasi: « e *Art. 9 Legge 11 Aprile 1886* ».

A Pag. 307 lin. 39 si legga invece: *Art. 371 Cod. Mar. Merc.*